

ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA

**EINF CONSOLIDADO 2025
BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT,S.L.**

ÍNDICE

UN PROPÓSITO: CONECTAR PERSONAS Y REGIONES

GRUPO BEFEMAR EN EN CIFRAS	9
INSIGHTS	10
OPERADOR LÍDER REGIONAL	11
HISTORIA Y LOGROS	11
PRESENCIA EN EL MUNDO	14
ORGANIZACIÓN	15
MODELO PARA LA COHESIÓN	18
ALIANZAS ESTRATÉGICAS	19
ENTORNO	20



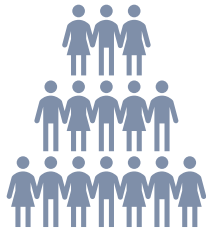
BACK TO BASICS

INNOVANDO PARA EL FUTURO	25
ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD	26

REGENERAR EL PLANETA, REDEFINIR EL FUTURO

CRECIMIENTO RESPONSABLE	39
NUESTRO PLAN PARA EL CLIMA	50
ENTORNOS MÁS LIMPIOS Y RESILIENTES	62
GESTIÓN RESPONSABLE DEL AGUA	64
CIRCULARIDAD. REDEFINIENDO EL VALOR	65
REGENERAR EL CAPITAL NATURAL	78
2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN	80





UN IMPACTO SOCIAL POSITIVO

NUESTRO EQUIPO	84
VIAJAR CON NOSOTROS	118
UNA CADENA DE VALOR DE IMPACTO POSITIVO	121
COMPROMISO CON LA SOCIEDAD	124
VISION 2026	131

GOBERNANZA RESPONSABLE

LIDERANDO DESDE LA ACCIÓN	134
RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS	139
GESTIÓN DE LA ÉTICA Y EL CUMPLIMIENTO	143
POLÍTICAS	147
LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS	152
INFORMACIÓN FISCAL	175
2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN	176



GARANTIZAR SEGURIDAD, TRANSFORMAR E INNOVAR

INFORMACIÓN ADICIONAL	184
NUESTRO REPORTING	186

PALABRAS DEL PRESIDENTE



Un año más, tengo el placer de prologar este Estado Consolidado de Información no Financiera 2025. Esta memoria es un fiel reflejo del compromiso que el Grupo mantiene con su propósito de conectar personas y regiones desde la excelencia y la vocación de servicio. Su contenido, es consecuencia de la decidida apuesta de la compañía por la sostenibilidad económica, social y medioambiental y de la profesionalidad de las más de 1600 personas que trabajan en Air Nostrum.

El ejercicio 2025 ha supuesto un punto de consolidación para nuestra compañía. Tras más de tres décadas de trayectoria, seguimos demostrando que nuestro modelo de aviación regional no solo es viable, sino esencial para la cohesión territorial, la movilidad y el desarrollo económico y social de los territorios en los que operamos. Somos una aerolínea sistémica para la conectividad nacional e internacional de nuestro país tanto en nuestra labor de alimentación del *hub* de Grupo Iberia en Madrid, como en la movilidad por vía aérea de la Ciudad Autónoma de Melilla y las Islas Baleares y en la programación de rutas transversales domésticas y europeas. Vertebrar territorios y conectar personas, en esos dos *mandamientos* se resume nuestra labor diaria.

La sostenibilidad continúa siendo un eje central de nuestra estrategia. En 2025 hemos dado pasos relevantes en la transformación de nuestras operaciones mediante el uso de combustibles sostenibles de aviación, la electrificación de la flota de vehículos o la optimización de la eficiencia energética de nuestra empresa. Estos avances se enmarcan en el compromiso claro de Air Nostrum con la descarbonización del sector y con los objetivos europeos y globales en materia de transición ecológica.

En este proceso, la digitalización se ha consolidado como una palanca fundamental de transformación. Iniciativas orientadas a la automatización de procesos, la mejora de la eficiencia operativa y la reducción del impacto ambiental están ya plenamente integradas en nuestro día a día. Entre ellas, merece una mención especial el *Proyecto Papel*, que ha permitido avanzar de manera decidida en la reducción del uso de soportes físicos, impulsando la digitalización de la documentación, especialmente en operaciones, mantenimiento, oficinas centrales y servicio a bordo. Siempre me he sentido especialmente identificado con este proyecto desde que en el año 2003 llevamos a cabo nuestra primera reforestación tras ser la primera compañía aérea española en conseguir la exigente certificación medioambiental ISO14001.

Nuestro compromiso con las personas se mantiene también como un pilar esencial. Contamos con un equipo humano que ha demostrado una vez más su capacidad de adaptación, resiliencia y profesionalidad en un entorno de cambio constante. Seguimos avanzando en la construcción de un entorno inclusivo, equitativo y seguro, promoviendo el desarrollo profesional, el bienestar y la diversidad como elementos claves de nuestra cultura corporativa.

Del mismo modo, continuamos desarrollando nuestro modelo de gobernanza, basado en la transparencia, la ética y el cumplimiento normativo. Air Nostrum fue la primera aerolínea de España en certificarse con un sistema de gestión de compliance penal y tributario en 2024, y en 2025 hemos continuado reforzando la cultura de cumplimiento en la organización. La solidez de este marco es la base sobre la que se construye la confianza de nuestros grupos de interés y, en última instancia, la sostenibilidad a largo plazo del Grupo.

Por último, quiero trasladar mi agradecimiento a todas las personas que forman parte de Air Nostrum así como a nuestros clientes, socios e instituciones, por su confianza y su compromiso. Entre todos seguiremos construyendo una aerolínea mejor preparada para afrontar los desafíos que nos depare el futuro, sin perder nunca de vista nuestra última razón de ser: el pasajero.

PALABRAS DEL DIRECTOR GENERAL

En el momento de escribir estas líneas llevo poco más de tres meses en AIR NOSTRUM, tres meses intensos de aprendizaje e inmersión en una organización de algo más de 30 años de vida, cargada de talento e historia. Estas semanas, en las que he podido compartir y escuchar a muchos de los *stakeholders*, me dan cierta perspectiva para poder tomarme la licencia de estar escribiendo sobre la memoria no financiera 2025.



En Air Nostrum llevamos 30 años con un propósito claro, CONECTANDO PERSONAS Y REGIONES. Nuestro modelo de negocio, que mezcla tres líneas de actividad regional en una misma organización es único en Europa. Por un lado cubrimos necesidades de movilidad social en determinadas zonas geográficas (Baleares y Melilla), por otro alimentamos la conectividad en uno de los principales hubs europeos, ofreciendo a destinos secundarios en España, Francia, Italia, Alemania, Holanda o Marruecos, una ventana al mundo conectando con toda la red de medio y largo radio de Iberia en Barajas y, por último, nuestra red de operaciones transversales en España ofrece conectividad regional punto a punto en España sin necesidad de pasar por Madrid o Barcelona.

Estas tres líneas de actividad son, cada una de ellas, redistribuidoras de riqueza, vertebradoras del territorio, generadoras de empleo directo, indirecto e inducido y por tanto producen un tremendo impacto social, de lo que estamos absolutamente orgullosos, trabajando intensamente para que así siga siendo.

Durante 2025 hemos tenido importantes hitos, entre los que destacaría los avances en iniciativas de reducción de emisiones, incluyendo el cumplimiento del objetivo de uso de SAF en nuestra flota del 2%, la retirada de los CRJ200, dejando paso a una flota más eficiente compuesta por ATR 72 y CRJ1000, así como una reflexión estratégica sobre nuestro modelo de negocio y nuestro futuro; reflexión en la que todavía estamos inmersos, con el objetivo de definir el AIR NOSTRUM de los próximos años. El equipo y las personas que lo forman son un pilar fundamental en Air Nostrum, que nos ha permitido llegar hasta aquí y que será clave en la construcción del futuro, un futuro SOSTENIBLE tanto desde el punto de vista financiero como social y medioambiental, hacia el que debemos caminar buscando la excelencia y eficiencia operativa a través de la mejora continua, la humildad y la innovación.

Por muchos años conectando personas y regiones como propósito, con la ambición de ser un referente en la sostenibilidad e impacto positivo.

UN PROPÓSITO: CONECTAR PERSONAS Y REGIONES

AIR NOSTRUM EN CIFRAS	8
INSIGHTS	10
OPERADOR LÍDER REGIONAL	11
HISTORIA Y LOGROS	11
PRESENCIA EN EL MUNDO	14
ORGANIZACIÓN	15
MODELO PARA LA COHESIÓN	18
ALIANZAS ESTRATÉGICAS	19
ENTORNO	20





Celebración del 30 aniversario de Air Nostrum. 26 de junio de 2025

GRUPO BEFEMAR EN CIFRAS

	2023	2024	2025
Nº PASAJEROS	4.806.505	5.537.969	6.060.576
Nº AVIONES (a 31-Dic.)	48	44	42
Nº VUELOS / AÑO	71.258	79.473	85.169
Nº VUELOS / SEMANA	1.370	1.528	1.638
AKO's (000)	3.339.734	3.754.778	4.047.086
Nº AEROPUERTOS	45	46	47
Nº RUTAS	66	69	72
Nº EMPLEADOS (a 31-Dic.)	2.090	2.115	1.618
CIFRA DE NEGOCIOS (miles €)	596.589	763.423	840.300
COSTES OPERACIONALES (miles €)	(481.042)	(579.728)	(623.910)
COSTE PERSONAL (miles €)	(106.208)	(152.938)	(152.567)
BDI (miles €)	(13.473)	(6.191)	15.210
EBITDA	4.429	19.113	50.509
EBITDAR	65.797	90.695	128.104

INSIGHTS

		2024	2025	
	Clientes	Nº de Pasajeros	5.537.969	6.060.576
		Destinos	46	47
		NPS –Índice de recomendación	36,6	32,5
	Medioambiente	Emisiones Alcance 1 Air Nostrum (Tn CO²e)	442.841	471.864
		Uso de SAF (%)	0,1%	2%
		Consumo combustible flota Air Nostrum (Tn)	140.095	149.281
		Emisiones Alcance 2 Air Nostrum (Tn CO²e)	751	621
	Personas	Nº de empleados	2.115	1618
		Porcentaje de mujeres en plantilla (%)	42,98 %	43,46 %
		Porcentaje de trabajadores con contrato fijo (%)	99,43%	99,26%
		Nº de nuevas contrataciones	371	293
	Gobernanza	1ª aerolínea en España con doble certificación en compliance penal y tributario		
		1ª aerolínea española con certificación de conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad en categoría Alta		
		57 acciones internas de sensibilización en compliance corporativo		
		Creación de un equipo multidisciplinar para la gestión de riesgos climáticos		
	Seguridad e Innovación	IOSA en vigor hasta 2027		
		Reconocida por la ERA con el Innovation Airline Award		

OPERADOR LÍDER REGIONAL

El Grupo Air Nostrum es el operador aéreo regional líder en España y cuenta con un papel destacado en Europa. Somos un grupo internacional constituido por aerolíneas en España, Malta y Paraguay, así como empresas de servicios de mantenimiento, apoyo y consultoría al sector aéreo con el objetivo de fomentar el transporte de pasajeros. Nuestra voluntad es asegurar la conectividad de las regiones y de las personas siendo parte de la transformación sostenible de la aviación.

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.U. (Air Nostrum o ANE) es la empresa de aviación regional independiente de mayor tamaño en Europa y una de las más longevas al haber iniciado su operación en 1994. Air Nostrum lleva 30 años volando para conectar regiones y personas. Y lo hacemos con aviones regionales que nos permiten ser más flexibles y sostenibles. Nuestro compromiso es servir a la sociedad, impulsando su desarrollo económico, social y cultural.

Una aerolínea sistémica. A lo largo de estos ejercicios Air Nostrum se ha convertido en una aerolínea sistémica dentro del sector aéreo español por tres motivos fundamentales:

- Es la compañía alimentadora y distribuidora de tráfico del grupo Iberia en el *hub* de Madrid.
- Es la aerolínea vertebradora de España en mercados turísticos nicho (interbaleares, península-baleares), comunidades ultraperiféricas con dificultad de conexión alternativa (Melilla) y rutas en obligación de servicio público (OSP).
- Es un importante motor económico en la Comunidad Valenciana tanto por la presencia de su sede central como por la conectividad que ofrecen sus vuelos y la actividad de mantenimiento de aviones.

Nuestros valores. Durante casi 30 años, el grupo se ha caracterizado por su resiliencia, innovación y excelencia operativa siendo la aerolínea regional más galardonada por la European Regions Airline Association (ERA).

En este 2025, el Grupo Air Nostrum ha sido reconocida por la European Regions Airline Association (ERA) como la aerolínea regional más innovadora de Europa en 2025.

HISTORIA Y LOGROS

Air Nostrum fue constituida en mayo de 1994 como compañía aérea de vuelos regulares con el objetivo de poner en marcha el primer proyecto de aviación regional privado de España. El proyecto fue impulsado por la familia Serratosa a través de NEFINSA.

El 15 de diciembre de 1994, el primer avión turbohélice de la compañía, un Fokker-50, inició la operación regular de Air Nostrum, con el vuelo YW251 de Valencia a Bilbao, transportando 16 pasajeros.

En 1997 se firma el acuerdo de franquicia con Iberia que permite a la compañía operar bajo la marca Iberia regional y acceder a sus canales de venta. A su vez Air Nostrum nutre el *Hub*-Madrid de Iberia con tráfico de conexión.

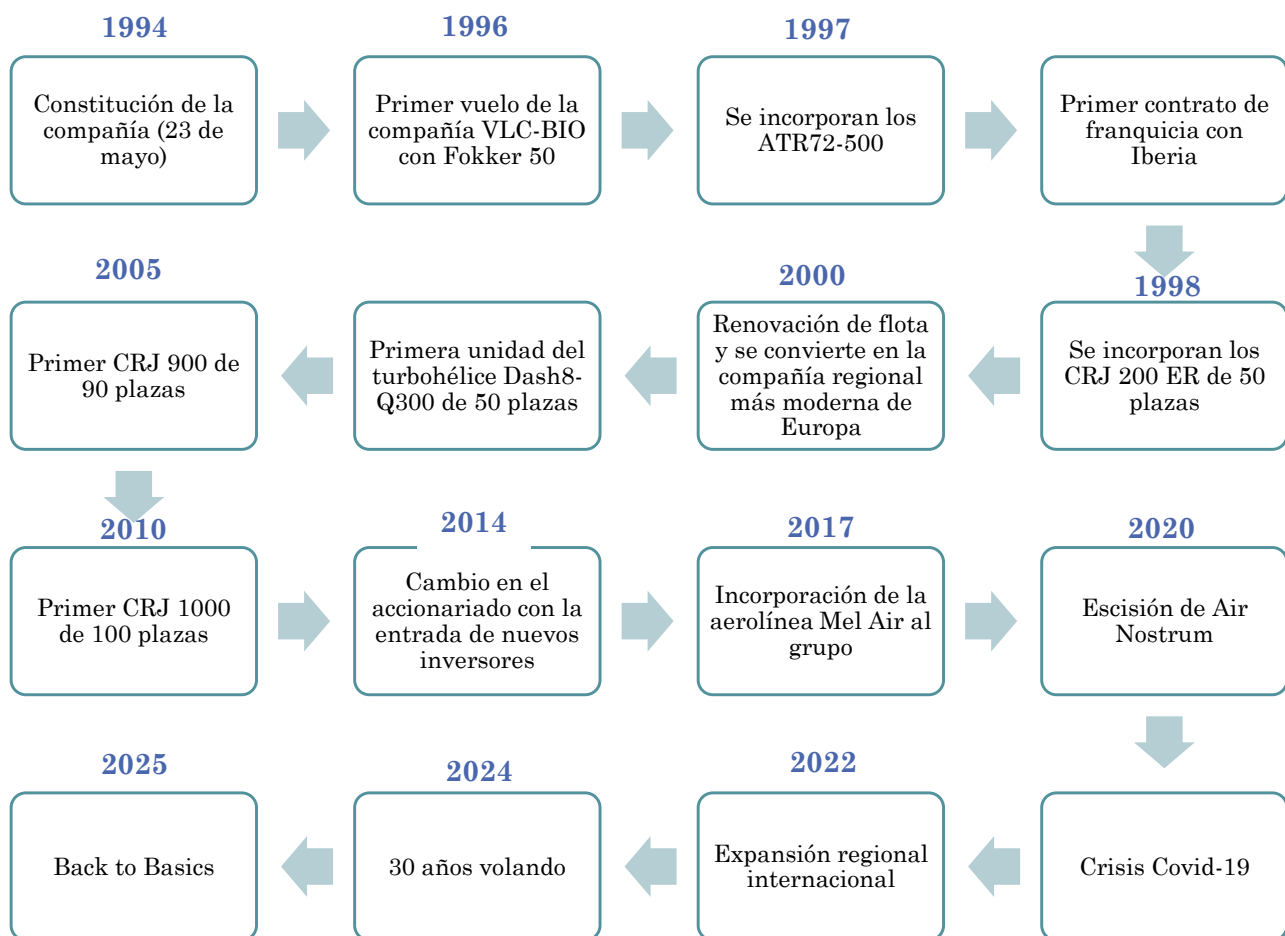
Air Nostrum experimentó un rápido crecimiento en los comienzos de la década de los 2000. La incorporación de los reactores CRJ 200 a su flota, permitió a la compañía incrementar el radio de acción de sus operaciones y acceder a destinos europeos desde los que continuar alimentando al Grupo Iberia en el aeropuerto de Barajas.

Con posterioridad, entre los años 2009 y 2014, y con objeto de corregir los efectos de la crisis padecida desde el tercer trimestre del año 2008, la sociedad desarrolló planes de reestructuración, acometidos en diversos ámbitos del negocio, finalizando el proceso en el año 2014 con la entrada de nuevos inversores.

Desde mayo de 2014, la sociedad pertenece al Grupo Befemar siendo su accionista mayoritario de control D. Carlos Bertomeu Martínez. A partir de ese momento se empezaron a dar los primeros pasos para el inicio de distintos proyectos de diversificación del negocio tales como la apertura de nuevos mercados en Iberoamérica entre otros. Ello permitió a la empresa adaptarse a las nuevas circunstancias socio económicas y a la vez mantenerse en el mercado como referente de la aviación regional con aerolíneas regionales en Irlanda (Hibernian) y Malta (MelAir).

Del mismo modo, a lo largo del año 2019, la mercantil Air Nostrum se embarcó en un proceso de reestructuración que culminó en enero de 2020, a través del cual procedió a la escisión parcial de cuatro de sus ramas de actividad, mediante la constitución de cuatro nuevas sociedades limitadas, manteniéndose el operador aéreo en Air Nostrum.

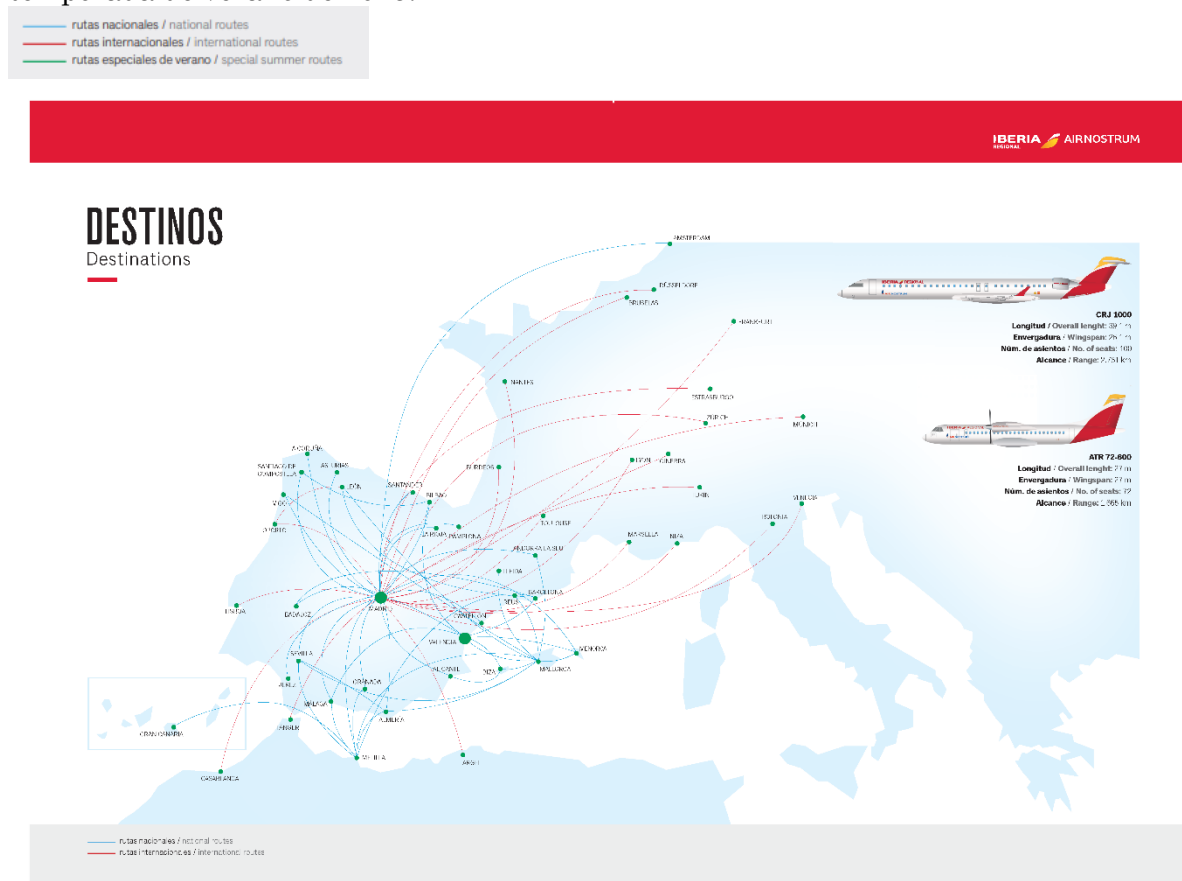
2025 ha sido el año estratégicamente nombrado como “**Back to Basics**” ya que el Grupo Air Nostrum está apostando por la consolidación de su relación con Iberia, la eficiencia en las conexiones punto a punto y el mercado de vuelos chárter. También en 2025 se ha culminado la desinversión en Cityjet tras el proceso de *examinership*, debido a las divergencias en cuanto al plan estratégico presentado por esta aerolínea.



De izda. a dcha. Marco Sansavini, Presidente de Iberia, Luis Gallego, Presidente de IAG y Carlos Bertomeu, presidente de Air Nostrum, celebrando el 30 aniversario de la compañía

PRESENCIA EN EL MUNDO

Air Nostrum opera principalmente vuelos nacionales, pero también internacionales de corto y medio radio. Se muestra en el siguiente mapa las rutas operadas durante la temporada de verano de 2025.



Tras la firma del acuerdo de franquicia con Iberia en 1997, la presencia de la compañía Air Nostrum en el sector del transporte aéreo español se revolucionó con un *core business* focalizado en las conexiones domésticas e internacionales hacia los principales aeropuertos que alimenta Iberia, mercados nicho y rutas en régimen de Obligaciones de Servicio Público (OSP). Todo ello permitió a la compañía incrementar el número de pasajeros transportados.

En 2025, Air Nostrum conectó dieciocho destinos nacionales con el principal hub de Iberia en Madrid, lo que representa más del 50% del total de vuelos ofrecidos anualmente por la compañía. La mayoría de estas conexiones son con destinos alejados o separados por obstáculos geográficos de Madrid, con tiempos y alternativas de conexión por vía terrestre (vehículo propio, autobús

o tren de alta velocidad AVE) poco favorables o competitivas con la oferta aérea de Air Nostrum. El principal ejemplo son las Comunidades Autónomas de País Vasco, Navarra y La Rioja, actualmente carentes de la red alta velocidad española (en construcción), o las provincias andaluzas de Granada o Almería, cuyas frecuencias, precios y tiempos de traslado de la conexión por AVE son algo menos competitivas (pero imposibles para

Almería, donde la red aún está en construcción) respecto a la oferta de Air Nostrum para todas ellas.

La conectividad insular de las Islas Baleares también representa otro de ellos, con la principal finalidad de facilitar la movilidad, conectividad y cohesión territorial de los habitantes de toda la Comunidad Autónoma. El compromiso de la aerolínea con este mercado es firme, y no sólo conecta entre islas o con la Península, sino que en 2025 ha llegado a ofrecer hasta cuatro destinos internacionales desde algunos de sus aeropuertos.

En 2025, Air Nostrum ofreció frecuencias de conexión balear con la Península a más de veinticuatro destinos diferentes, principalmente Madrid (con quien posee una ruta OSP desde Menorca), Valencia y Alicante. Asimismo, la aerolínea consiguió ofrecer la mayor conectividad interbalear en cuanto a promedio anual de viajes diarios ofrecidos. Las operaciones de Air Nostrum de conexión con y entre las Islas Baleares representan un 25% del total de vuelos ofrecidos por la aerolínea anualmente, uno de sus mayores segmentos.

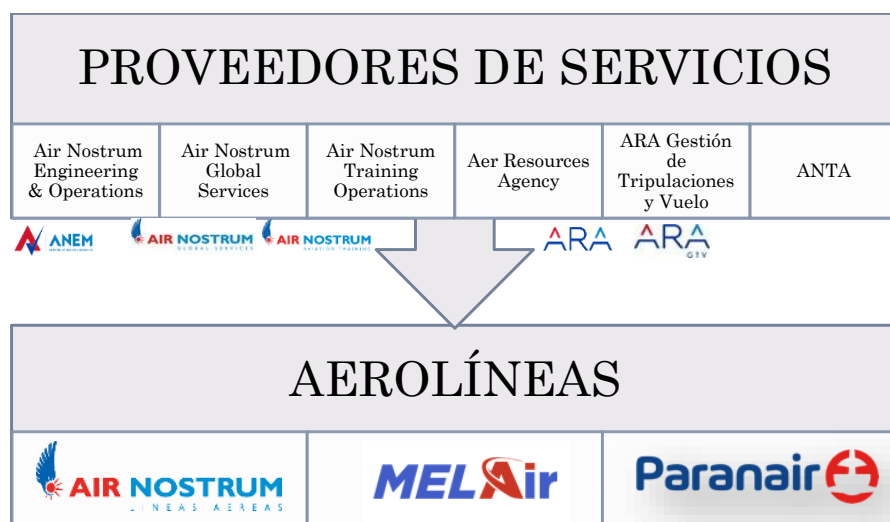
Air Nostrum también conecta Melilla. La presencia de Air Nostrum es trascendental para la comunicación por vía aérea de los ciudadanos melillenses con la Península. Es por ello que tres de las rutas operadas por la compañía han sido declaradas OSP: Sevilla, Almería y Granada.

En julio de 2026 se cumplirán 25 años de la llegada de Air Nostrum a ese aeropuerto. Desde esa fecha hasta hoy, la compañía no ha dejado de apostar por la conectividad de la Ciudad Autónoma y las cifras lo avalan. En el año 2025, Air Nostrum ofertó 756.000 plazas y transportó a 526.000 pasajeros con origen o destino ese aeropuerto; se trata de cifras récord en el histórico de operaciones de la compañía en ese mercado, como también lo es el número de rutas ofertadas: 11 enlaces programados. Entre ellos, dos novedades que tuvieron una excelente acogida tanto entre los residentes como entre los no residentes: Asturias y Tenerife. Este hecho constata la importancia que la empresa tiene para el desarrollo del sector turístico de ese destino en la España Africana.

En 2025, más del 50% de las rutas ofrecidas por Air Nostrum no estaban en competencia, por lo que la conectividad social que ofrece la aerolínea en áreas periféricas y ultraperiféricas cobra un valor especial.

ORGANIZACIÓN

El Grupo se estructura a partir de tres tipos de empresas (Holdings, Aerolínea y Empresas de servicios):



A continuación, se detalla el modelo operativo de las empresas de servicios:

Air Nostrum Engineering and Maintenance, S.L.U. (ANEM) presta servicios de mantenimiento y modificaciones y adaptaciones técnicas de toda clase de aeronaves, motores y equipos auxiliares, por cuenta propia o de terceros, así como la compra, venta y alquiler de todo tipo de material y repuestos relacionados con la construcción y operación de éstas.

Air Nostrum Global Services, S.L.U. (ANGS) provee de servicios de apoyo a la gestión y consultoría. Esta empresa cuenta con los recursos necesarios para dar, gestionar, administrar, asistir y prestar servicios de asesoramiento en todos los ámbitos corporativos (jurídico, administrativo, laboral, financiero, estratégico, comercial tecnológico).

Air Nostrum Training Operations, S.L.U. (ANTO) dedicada a la explotación de servicios de formación e instrucción de pilotos. Así como, a la programación de entrenamientos, verificaciones y cursos de estos.

ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, S.L.U. (ARA GTV), incluye los recursos necesarios para prestar servicios de asistencia técnica, gestión de recursos y servicios relacionados con las tripulaciones. Además, gestiona, administra, asiste y presta servicios de asesoramiento relacionados con manuales de aeronaves, motores y equipos auxiliares y/o sus partes.

Aer Resources Agency Services Limited (ARA IRL), provee de servicios de tripulaciones, tanto temporales de miembros de tripulación o especializado, como el servicio completo de tripulación.

ANTA presta servicios de mantenimiento, modificaciones y adaptaciones técnicas de aeronaves y componentes de estas dando servicio, principalmente, a Paranair.

Las empresas de servicios están estructuradas y organizadas para dar principalmente apoyo intragrupo, pero, en ocasiones proveen de servicios a externos.

El grupo BEFEMAR tiene su sede principal en Quart de Poblet, Valencia. Siendo también relevantes las ubicaciones internacionales MelAir en Malta y Paranair y ANTA en Paraguay.

Nuestra Flota. El Grupo cuenta con una flota a cierre del ejercicio de 42 aeronaves en Air Nostrum, todas ellas turbohélices y jets de tamaño medio y/o regionales. Respecto a los turbohélices, Air Nostrum dispone de doce (12) aviones ATR 72-600, con una capacidad de 72 pasajeros y alcance de 1.665 km. De los jets regionales, la compañía dispone de treinta



CRJ 1000



ATR 72 -600

(30) aeronaves CRJ1000, que cuentan con capacidades de 100 pasajeros, y autonomías de 2.760 km.

Durante el 2025 se ha despedido a la flota de CRJ200 después de 27 años de servicio. El CRJ200 fue clave en la transición de turbohélice a reactor y por ello se lo quiso hacer un emotivo vídeo de despedida para felicitar las Navidades a clientes, empleados, proveedores y amigos. Sin embargo, la flota actual es más eficiente y tiene mejor rendimiento operativo.

Uno de los principales retos del sector pasa por la innovación tecnológica en cuanto a la renovación de la flota para reducir las emisiones de CO2 y conseguir el objetivo de emisiones cero para 2050. El Grupo trabaja para lograr este horizonte y lograr la descarbonización.



MODELO PARA LA COHESIÓN

Air Nostrum está comprometida con desarrollar un modelo de negocio que respalde las reformas estructurales y el despliegue económico sostenible que propone el Gobierno de España en el ordenamiento jurídico “Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible”, que además de permitir conciliar el desarrollo económico, social y ambiental con una economía productiva y competitiva, favorezca, entre otros, la igualdad de oportunidades y, sobre todo, la cohesión social y territorial entre las distintas regiones.

A nivel territorial español, el sector transporte y, específicamente la aviación, juegan un papel muy importante para poder favorecer dicha cohesión social y territorial conectando zonas que padecen desventajas naturales (en regiones insulares como las Islas Baleares o las Canarias, o ciudades autónomas como Melilla) o desventajas estructurales y demográficas (como por ejemplo algunas provincias del interior), con los principales y más favorecidos agentes económicos y sociales del territorio español. Para impulsar la cohesión territorial, es de vital importancia que estas conexiones garanticen una adecuada movilidad de los ciudadanos en términos de disponibilidad (frecuencias) y precio. Para la aviación, y como excepción al régimen de libre mercado y fijación de precios que impera en la Unión Europea, el establecimiento de Obligaciones de Servicio Público (OSP) es una herramienta que permite al Estado español garantizar ambos términos de disponibilidad y precio, de obligado cumplimiento para las aerolíneas que quieran prestar servicios de transporte regular en ellas.

En tanto que estas conexiones no sólo favorecen la cohesión territorial sino también la conectividad que producirá un impacto social y económico relevante en las regiones, Air Nostrum apuesta por desarrollar un modelo de negocio y operación que actualmente da servicio a once de las rutas en régimen de OSP definidas por la Secretaría General de Transporte según Resolución de Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Además de las rutas en régimen de Obligaciones de Servicio Público, la naturaleza regional de la aerolínea le permite desarrollar otras políticas que beneficien al territorio español.

Una de ellas es ofrecer rutas a ciertos destinos para que generen una oferta doméstica e internacional para la población. En 2025, Air Nostrum ofreció vuelos domésticos a treinta y ocho destinos, juntamente con veinticuatro destinos internacionales.

Los principales destinos turísticos nacionales en 2025 fueron las Islas Baleares con algunos vuelos operados en solitario desde diversas ciudades de la geografía nacional a Mallorca (PMI), Ibiza (IBZ) y Menorca (MAH). También con la Comunidad Valenciana y la Comunidad Autónoma de Andalucía, Air Nostrum ha operado rutas con un alto componente vacacional.

Respecto a los destinos internacionales, la oferta de vuelos es muy equilibrada. Algunos de los destinos más demandados son: Marsella (MRS), Bolonia (BLQ), Toulouse (TLS), Frankfurt (FRA), Lyon (LYS), Burdeos (BOD), Nantes (NTE), Niza (NCE) y Oporto (OPO). Asimismo, Air Nostrum cuenta con dos rutas de conexión con el norte de África: Casablanca (CMN) y Tánger (TNG).

ALIANZAS ESTRATÉGICAS

IBERIA REGIONAL AIR NOSTRUM

Uno de los principales beneficios del acuerdo de franquicia de Air Nostrum con Iberia del 1997, en el que la flota y compañía Air Nostrum se integraba en la red de Iberia bajo la nueva denominación Iberia Regional Air Nostrum, fue poder crecer en número de pasajeros trasladados anualmente por medio de la alimentación de sus principales hubs. Actualmente (y desde entonces), las conexiones domésticas e internacionales con ambos, especialmente con el Aeropuerto de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, es uno de los principales *core business* en los que la aerolínea y su diseño de carácter regional están enfocados.

TARGET TRUE ZERO

Air Nostrum firma en 2021 su adhesión a Target True Zero, iniciativa que trabaja para acelerar el despliegue y la ampliación de la aviación de cero emisiones aprovechando las tecnologías de vuelo eléctricas y de hidrógeno.

LA ALIANZA PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA

Air Nostrum es miembro fundador de La Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo en España. Se trata de una iniciativa multisectorial con objeto de promover el desarrollo de una aviación sostenible tanto medioambientalmente como económica y socialmente en nuestro país, favoreciendo la identificación y la implantación de nuevas tecnologías y procesos innovadores que hagan posible la sostenibilidad del sector a largo plazo e impulsen la ruta hacia la descarbonización, destacando el compromiso de dicho sector con la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, la consecución de los objetivos climáticos de emisiones netas cero de Co2 en el año 2050 y la mitigación del impacto climático de la aviación.

ACUERDOS DE SAF

Air Nostrum ha firmado acuerdos con diferentes operadores de petróleo para impulsar la descarbonización del transporte aéreo mediante la investigación y producción de nuevos combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés).

ENTORNO

AEROLÍNEA INNOVADORA EN UN CONTEXTO DE TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE

La descarbonización en el sector es impulsada por el compromiso Net-Zero 2050, avanzando hacia inversiones en combustibles sostenibles (SAF), hidrógeno y tecnologías de captura de carbono, alineadas con el EU Green Deal y la EU Aviation Strategy 2050.

En este contexto, el Grupo mantiene un optimismo estratégico, apostando por la sostenibilidad como motor de innovación y liderazgo en la aviación regional.

La transformación hacia una aviación sostenible se refuerza mediante el marco legislativo europeo, incluyendo el *EU Pact for Sustainable Aviation y Destination 2050*, que abordan desafíos globales como el cambio climático, la pérdida de biodiversidad y la desigualdad, promoviendo un modelo económico circular y resiliente. Además, el Grupo ha reforzado su estrategia y ha ido un paso más allá tomando la iniciativa en materia regulatoria para comenzar su alineamiento con la Directiva de Reporte de Información Corporativa de Sostenibilidad (CSRD por sus siglas en inglés).



SEGUIMOS AVANZANDO Y REDEFINIENDO UNA AVIACIÓN PARA EL FUTURO

Incluso con los cambios acontecidos en materia de simplificación normativa en este año 2025, el Grupo sigue avanzando para alinearse con los retos globales hacia la transición y en particular en la aviación. La descarbonización por medio de la utilización del SAF e inversión en innovación y tecnología sigue siendo el eje conductor del sector.

Además de abordar los retos medioambientales, Air Nostrum mantiene un firme compromiso por las personas y con la generación de un impacto social positivo en la sociedad, en sus pasajeros y en el equipo que lo hace posible.

Desde esta visión, el Grupo impulsa un propósito compartido y contribuye a fortalecer la cohesión social promoviendo un modelo de crecimiento justo, equitativo y sostenible para todos. Para ello, parte de una cultura en la que diversidad, igualdad, inclusión y la no discriminación constituyen prioridades esenciales y principios transversales de actuación.

El grupo avanza en su compromiso con el fortalecimiento de un marco sólido de gobernanza corporativa orientado a garantizar una conducta empresarial y gestión responsable, íntegra, transparente e innovadora. En este contexto promueve el cumplimiento, la consolidación de una cultura ética corporativa en toda la organización y la aplicación de diligencia debida en su cadena de actividades.

Asimismo, impulsa la innovación como palanca estratégica para anticiparse a los desafíos del entorno, reforzar la resiliencia y la creación de valor sostenible en el largo plazo.

En 2025, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations - ANEM - fue reconocida por la European Regions Airline Association – ERA - con el Innovation Airline Award, que distingue a la aerolínea regional más innovadora de Europa.

Este reconocimiento pone de manifiesto la capacidad de Air Nostrum para integrar la innovación como palanca de eficiencia, seguridad operacional y mejora continua, consolidando su liderazgo en el sector de la aviación regional y su adaptación a los retos tecnológicos y operativos de la aviación del futuro.



Air Nostrum, reconocida por la European Regions Airline Association (ERA) como la aerolínea regional más innovadora de Europa.

BACK TO BASICS

INNOVANDO PARA EL FUTURO

25

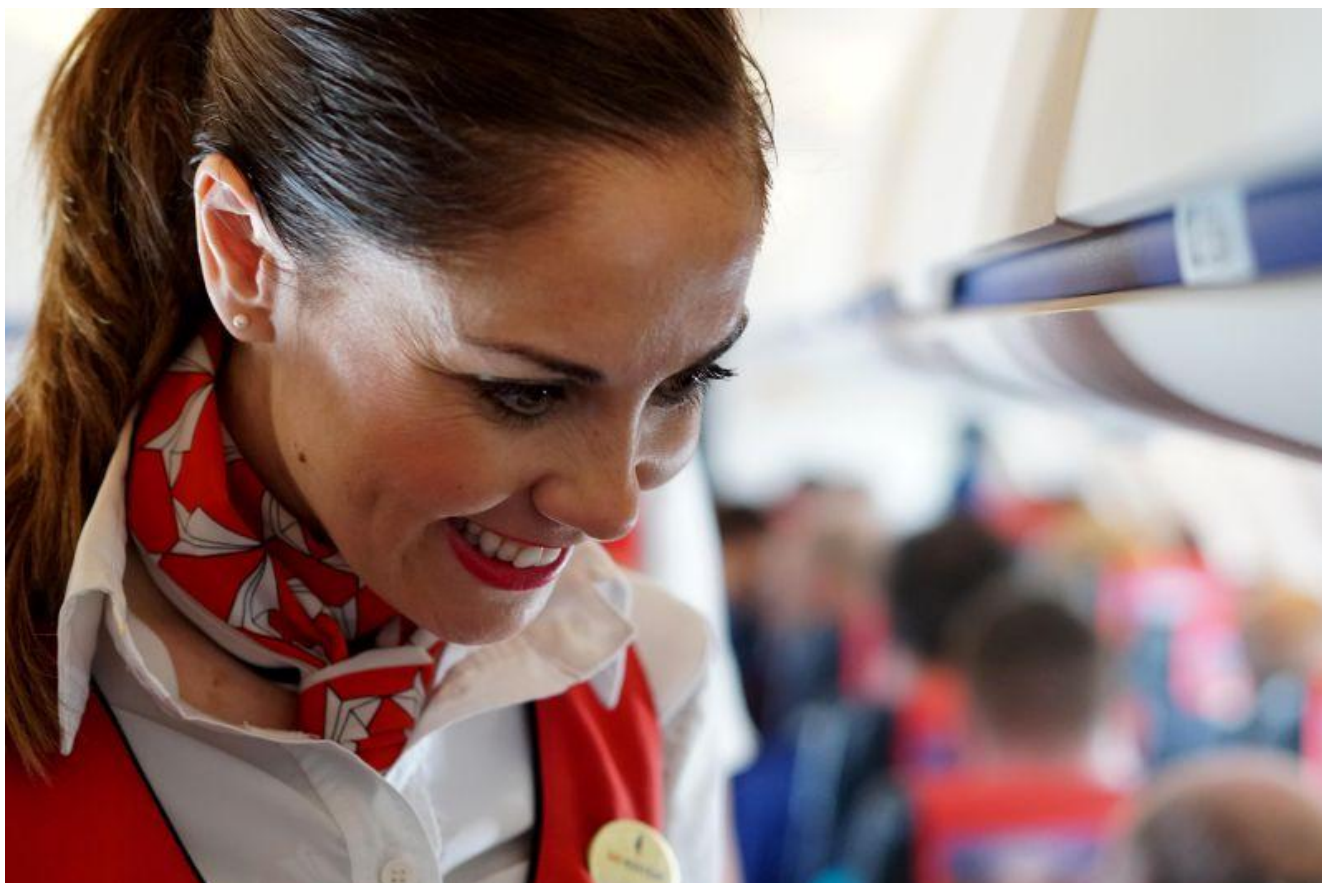
ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

26



«Si trabajamos en el supuesto de que lo que se acepta como
verdadero es realmente cierto, entonces habría poca
esperanza de avanzar».

Hermanos Wright



INNOVANDO PARA EL FUTURO

Air Nostrum vuelve a lo que la hace única para seguir avanzando. *Back to basics* no es mirar atrás, es afinar lo esencial: una operación sólida, eficiente y cercana. La esencia que nos define. La innovación que nos impulsa se traduce en una alianza que se fortalece con Iberia, en conexiones punto a punto y en el desarrollo de un mercado chárter que abre nuevas oportunidades. Menos ruido, más foco. Menos complejidad, más valor. Innovar desde lo esencial para volar mejor, hoy y mañana.

A raíz de esta visión estratégica, *Back to Basics* se concreta en una serie de pilares que permiten convertir la esencia de Air Nostrum en una ventaja sostenible en el tiempo:

- Sostenibilidad e impacto

- Crecer en talento de las personas de nuestro equipo

- Excelencia y eficiencia operativa

- Siempre con la innovación como palanca transversal

El 2026 queremos que sea un año donde la sostenibilidad financiera se alinee con la medioambiental y social para seguir contribuyendo a unir personas y territorios y generar riqueza a través de la movilidad.

ESTRATEGIA DE SOSTENIBILIDAD

VISIÓN

En el grupo Befemar, la sostenibilidad constituye un eje estratégico y transversal que orienta nuestra visión de largo plazo y refuerza nuestro propósito de contribuir a la cohesión social y territorial.

Desde esta perspectiva impulsamos la generación de impacto positivo a través de una gestión responsable, resiliente e innovadora, alineada con los retos de transformación de la aviación y con la necesidad de avanzar hacia un modelo de desarrollo más competitivo y sostenible.

Como parte de un sector esencial para la conectividad, la movilidad y el desarrollo económico, asumimos el compromiso de minimizar el impacto ambiental y maximizar el valor social en los territorios en los que operamos. Esta visión nos permite integrar la sostenibilidad en la toma de decisiones, fortalecer la confianza de nuestros grupos de interés y contribuir activamente a la transición hacia una aviación responsable y preparada para el futuro.

A través de esta visión, que redefine futuro, integramos innovación, ética y excelencia operativa para generar un impacto positivo en el planeta y la sociedad.

MODELO DE SOSTENIBILIDAD

Regenerar el planeta a través de un firme compromiso con la protección del medioambiente, impulsando acciones estratégicas para combatir y adaptarse de forma resiliente al contexto de Cambio Climático, promoviendo eficiencia energética, fomentando economía circular y contribuyendo a preservar el capital natural.

Generar un impacto social positivo en la sociedad mediante iniciativas y recursos que promueven el bienestar de nuestros clientes y pasajeros, y fomentan entornos respetuosos, seguros y saludables para nuestro equipo. Asumimos un compromiso pacto justo y equitativo con la sociedad que se extiende al conjunto de nuestras actividades y a la cadena de valor mediante aplicación de debida diligencia.

A través de una gobernanza responsable, y desde un robusto marco corporativo orientado a garantizar la transparencia, integridad y responsabilidad, promoviendo una cultura sólida de ética empresarial.

Garantizando la seguridad de nuestros viajeros y trabajadores como prioridad absoluta, implementando protocolos rigurosos y tecnología de vanguardia.

Transformar e innovar contribuyendo a la transición hacia una aviación más sostenible e innovadora en colaboración con socios estratégicos.

3 pilares:

- REGENERAR EL PLANETA. REDEFINIR EL FUTURO
- IMPACTO SOCIAL POSITIVO
- GOBERNANZA RESPONSABLE

2 valores fundamentales

- GARANTIZAR LA SEGURIDAD
- TRANSFORMAR E INNOVAR



REGENERAR EL PLANETA. REDEFINIR EL FUTURO

En el grupo Air Nostrum, concebimos cada vuelo como una oportunidad para contribuir activamente a la regeneración del planeta. Nos comprometemos a crecer responsablemente hacia una aviación más sostenible, alineándonos con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea y los estándares internacionales, con la neutralidad de carbono como horizonte estratégico en el año 2050. Para ello, partimos de un modelo de acción y un Plan de Transición enfocado en acciones presentes y concretas que, progresivamente, transforman nuestras operaciones y se orientan a generar un impacto positivo en el medio ambiente.

Transformamos a través de la acción apoyándonos en un sistema de gestión que reconoce la relevancia de identificar, evaluar e integrar los impactos, riesgos y oportunidades en la operativa.

Adoptamos combustibles sostenibles de aviación (SAF) incrementando su uso para reducir las emisiones de CO₂. Asimismo, incorporamos tecnologías de vanguardia orientadas a

optimizar el consumo de combustible, minimizar las emisiones y mejorar la eficiencia energética. Promovemos estratégicamente la economía circular, como una de las líneas del Plan Estratégico de Transición Ecológica, mediante la implantación de principios y soluciones avanzadas que permitan progresivamente desacoplar el crecimiento de la generación de residuos. Además, impulsamos la circularidad a través de la innovación y alianzas en toda la cadena de valor, impulsando la eliminación progresiva de materiales de alto impacto y una prevención y gestión eficiente para la minimización de residuos en nuestras operaciones, desde el mantenimiento de aeronaves hasta los servicios a bordo.

Estas iniciativas no solo disminuyen nuestra huella ambiental, sino que también contribuyen activamente a la preservación de ecosistemas, apoyando proyectos de reforestación y conservación de la biodiversidad. A través de estas prácticas, el Grupo impulsa un modelo de aviación que minimiza el impacto ambiental y regenera el planeta, asentando las bases para un futuro más limpio y sostenible.

IMPACTO SOCIAL POSITIVO

En el grupo Befemar, el compromiso con la sostenibilidad trasciende el ámbito ambiental para abarcar un impacto social positivo que fortalece y cohesiona a nuestras comunidades, equipo y pasajeros. Nos esforzamos por construir un propósito en un entorno inclusivo, equitativo y próspero, reconociendo que el bienestar de las personas es la base de nuestro éxito a largo plazo.

Fomentamos el bienestar integral de nuestros empleados mediante una propuesta de valor que va más allá de la retribución e incorpora iniciativas orientadas a promover un entorno de trabajo seguro, inclusivo, saludable y colaborativo. En este marco, impulsamos medidas vinculadas a la salud mental, actuamos preventivamente por la salud, favorecemos la conciliación de la vida laboral y personal y el acceso a formación continuada contribuyendo, de esta forma, al desarrollo profesional y personal de nuestros equipos.

Planes de diversidad, equidad e inclusión (DEI) promueven un entorno laboral donde todas las personas, independientemente de su género, origen, orientación o capacidades, tienen igualdad de oportunidades. Implementamos políticas de no discriminación, con formación y canales de denuncia accesibles para garantizar un lugar de trabajo respetuoso y seguro. Además, incentivamos el voluntariado corporativo, apoyando iniciativas que permiten a nuestros empleados contribuir activamente en proyectos sociales y ambientales en las comunidades donde operamos.

Para nuestros pasajeros, priorizamos el bienestar y la excelencia en la experiencia de viaje, ofreciendo servicios diseñados para garantizar la comodidad, accesibilidad y satisfacción en cada etapa del trayecto. Todo ello desde una atención cercana y adaptada a sus necesidades y desde un sistema de monitorización y escucha diaria para garantizar su satisfacción.

A través de estas acciones, el Grupo no solo genera un impacto social positivo, sino que también construye una comunidad más fuerte, un entorno laboral inclusivo y una experiencia de viaje excepcional, consolidando nuestro compromiso con un futuro conectado, sostenible y equitativo para todos.

GOBERNANZA RESPONSABLE

En el Grupo, la gobernanza transparente y la ética son pilares que sustentan la estrategia de sostenibilidad.

Nos comprometemos a operar con los más altos estándares de integridad, asegurando que todas nuestras decisiones y acciones reflejen nuestros valores y generen confianza entre nuestros *stakeholders*.

Implementamos políticas de cumplimiento normativo rigurosas, alineadas con regulaciones nacionales e internacionales para garantizar el cumplimiento legal y ético en todas nuestras operaciones. Nuestra gestión de riesgos es proactiva e integral, incorporando análisis de riesgos climáticos, sociales y operativos, en línea con estándares internacionales. Este enfoque nos permite anticipar desafíos y aprovechar oportunidades, fortaleciendo nuestra resiliencia y competitividad. Además, promovemos una cultura de rendición de cuentas mediante procesos de auditoría interna, informes de sostenibilidad transparentes y canales abiertos para la comunicación con todas las partes interesadas.

Fomentamos la participación de nuestro liderazgo en la supervisión de la sostenibilidad, integrando criterios ambientales, sociales y de gobernanza en la toma de decisiones estratégicas. A través de estas prácticas, el grupo no solo cumple con las expectativas de sus *stakeholders*, sino que también consolida su posición en el sector de la aviación, demostrando que una gobernanza responsable es esencial para construir un futuro sostenible, ético y de confianza.

GARANTIZAR SEGURIDAD

En Air Nostrum, la seguridad es la base de las operaciones y el fundamento de la confianza que depositan en nosotros nuestros pasajeros y empleados. Nos comprometemos a garantizar los más altos estándares de seguridad, superando las normativas nacionales e internacionales mediante la implementación de procedimientos avanzados, tecnologías de vanguardia y una cultura organizacional que prioriza la protección de las personas en todo momento.

Adoptamos un enfoque proactivo para mejorar continuamente nuestros protocolos y políticas de seguridad, invirtiendo en formación exhaustiva para nuestro personal, desde tripulaciones hasta equipos de mantenimiento, asegurando que estén preparados para cualquier escenario. Nuestros rigurosos procesos de mantenimiento y auditorías garantizan que cada vuelo cumpla con los estándares más estrictos de la industria.

Además, extendemos nuestro compromiso con la seguridad al bienestar de nuestros trabajadores, implementando programas de prevención de riesgos laborales y entornos de trabajo seguros. Para nuestros viajeros, aseguramos una experiencia de viaje tranquila mediante controles exhaustivos, comunicación clara y servicios diseñados para su confort y protección.

En Air Nostrum, la seguridad no es solo una obligación, sino un valor esencial que fortalece nuestra reputación y consolida la confianza de todos aquellos que forman parte de nuestra comunidad.

TRANSFORMAR E INNOVAR

La innovación constituye un eje fundamental para la competitividad y eficiencia operativa en Air Nostrum. Durante los últimos años, el Grupo ha desarrollado múltiples proyectos enfocados en la digitalización de procesos, automatización operativa, formación avanzada y eficiencia ambiental.

Estas iniciativas no solo han permitido optimizar recursos, sino también anticiparse a incidencias técnicas y mejorar la toma de decisiones en tiempo real. Este enfoque innovador es transversal a toda la organización, fortalece nuestra capacidad para adaptarnos a un entorno cambiante y refuerza nuestro compromiso con un transporte aéreo más inteligente y sostenible.

CUESTIONES DE SOSTENIBILIDAD RELEVANTES

En el ejercicio 2023, la definición de temas relevantes en materia de sostenibilidad se basó en la evaluación y análisis con referencia en: "Airline Sustainability Reporting Handbook" Edition 2, realizado por IATA, International Air Transport Association, donde se adaptan las políticas establecidas en los Global Reporting Initiative's (GRI) a las particularidades de las compañías aéreas. De acuerdo con lo establecido en dicho Handbook se consideraron como temas relevantes los que se detallan a continuación:

- Conducta y compliance
- Experiencia del cliente
- Energía y emisiones
- Condiciones laborales
- Ruido
- Desarrollo de las personas
- Cadena de valor sostenible
- Residuos

Todo ello se articula en línea con la reflexión recogida en dicho documento, que señala la necesidad de que las compañías aéreas integren la sostenibilidad en su estrategia corporativa y refuercen su capacidad para escuchar, comprender y responder de forma efectiva a las expectativas de sus grupos de interés.

El Grupo, en el ejercicio 2025, en su trabajo de alineación hacia la nueva normativa relacionada con el reporting de la información de la sostenibilidad, Directiva UE 2022/2464 (Directiva sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas o CRSD), Directiva (UE) 2026/470, de 24 de febrero de 2026, por la que se modifican la anterior y a las Normas Europeas de Información de Sostenibilidad (conocidas como NEIS o ESRS), ha continuado con el proceso de reflexión y trabajo en relación con el análisis de doble materialidad de las cuestiones de sostenibilidad relevantes cuya conclusión tendrá lugar en el ejercicio 2026, habida cuenta de la entrada en vigor de la Directiva (UE) 2025/794 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2025, "stop the clock".

El presente documento desarrolla los temas o aspectos de sostenibilidad materiales en cumplimiento con los requisitos de divulgación de Estado de Información no Financiera establecidos por la Ley 11/2018, de 28 de diciembre. Si bien con el análisis de doble materialidad culminando, que incluye las operaciones propias y análisis preliminar de la cadena de valor, y con un enfoque basado en la identificación de actores clave, la sostenibilidad operativa y la creación de valor compartido.

El Grupo presenta su Estado de Información no Financiera de forma consolidada, lo que permite reflejar el impacto global de sus operaciones y ofrecer una visión completa y precisa de su desempeño. Este enfoque integra las políticas y resultados de todas las entidades del grupo, reforzando su compromiso con la sostenibilidad.

Descripción de los procesos para identificar y evaluar los impactos, riesgos y oportunidades

En 2025, en el marco del ejercicio de doble materialidad y con el objetivo de identificar, evaluar, priorizar y determinar la materialidad de los impactos potenciales y reales, positivos y negativos, así como los riesgos y oportunidades que pudieran tener un efecto financiero en el Grupo, tanto en el corto como en el medio y largo plazo, relacionados con las personas y el medioambiente, se ha abierto un proceso que culminará durante el ejercicio 2026.

La evaluación de la doble materialidad del Grupo sigue un enfoque sistemático, de acuerdo con los requisitos de las normas NEIS 1, NEIS 2, SBM-2 y SBM-3 y la guía de implementación de evaluación de materialidad “Implementation Guidance Materiality Assessment” de EFRAG, teniendo en consideración las actividades que desarrolla la Compañía.

Este ejercicio se está llevando a cabo en cuatro fases principalmente, siendo las dos primeras cubiertas en este ejercicio:

1. Contextualización. En esta primera fase se han analizado las actividades clave en las operaciones propias del Grupo a partir de una revisión documental, reuniones con distintas áreas corporativas que permiten el entendimiento del negocio, incluyendo el conocimiento de la estrategia, informes de sostenibilidad previos, las diferentes políticas, procesos y planes de acción; también partiendo del análisis y estudio del entorno regulatorio aplicable, realizando un *benchmark* sectorial, un análisis comparativo de competidores y agentes de la cadena con estudio de buenas prácticas sectoriales en materia de sostenibilidad con el objetivo de identificar tendencias relevantes y establecer referencias de desempeño.

A su vez, se ha llevado a cabo una revisión documental de fuentes externas y documentos de relevancia como megatendencias globales esg, índices de referencia sectoriales, *frameworks* y marcos internacionales aplicables al sector hacia su transición sostenible, fundamentalmente.

Como parte esencial de este proceso, se acometieron en este ejercicio 2025 encuestas a grupos de interés, tanto afectados como usuarios del reporte, con el objetivo de identificar sus perspectivas recabando su opinión a partir del diseño y realizar una consulta estructurada respecto a los asuntos de sostenibilidad previamente identificados.

Los asuntos identificados que fueron sometidos a consulta fueron:

- Cambio Climático: mitigación y adaptación
- Uso de combustibles sostenibles
- Contaminación atmosférica
- Mitigación ruido
- Agua: uso eficiente
- Economía circular: iniciativas y gestión
- Preservar y regenerar la Biodiversidad
- Salud y Seguridad

- Bienestar laboral
- Diversidad e Igualdad
- Diálogo social
- Diligencia debida de la cadena de suministro
- Experiencia del pasajero
- Gobernanza responsable
- Derechos Humanos
- Gestión financiera eficiente
- Gestión de la seguridad eficaz
- Ciberseguridad – Privacidad
- Innovación

Las cuestiones más relevantes:

- Cambio Climático: mitigación y adaptación. Energía.

Gestionar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y avanzar hacia la descarbonización para mitigar los efectos del cambio climático. Continuar trabajando en un plan de adaptación de sus efectos adversos apoyados en una sólida gobernanza climática.

- Economía Circular y gestión de residuos.

Impulsar la economía circular como una línea de acción estratégica que permite materializar compromisos de alto nivel en materia de transición ecológica. Esta aproximación fomenta un uso más eficiente y responsable de los recursos en la operativa propia y a lo largo de toda la cadena de valor.

Con el propósito de reducir el impacto ambiental asociado a las actividades de la organización, se promueve una gestión adecuada de los residuos generados en sus instalaciones y operaciones. Este enfoque se basa en la aplicación de principios de circularidad, específicamente a través del marco de las 9R, que orienta a minimizar la extracción de recursos vírgenes, prolongar la vida útil de los productos y reintegrar los materiales al ciclo productivo mediante estrategias como repensar, reducir, reutilizar, reparar, restaurar, remanufacturar, renovar, reciclar y recuperar.

- Bienestar laboral, DEI, talento, seguridad y salud.

Aspirar a crear un impacto positivo en las personas y comunidades favoreciendo su conectividad y siendo parte de la transformación sostenible de la aviación. La consecución de este propósito depende del modelo asentado en los valores del Grupo: la resiliencia, innovación, excelencia operativa con el foco en las personas y su bienestar.

Potenciar políticas DEI que respeten y garanticen la diversidad, equidad e igualdad en todas las operaciones.

Considerar todos los intereses a través de la negociación colectiva y los convenios laborales.

- Experiencia del pasajero

El bienestar del pasajero y la calidad de la experiencia se sitúan en el centro de la propuesta de valor. Escuchar activamente permite mejorar la experiencia de viaje y construir una relación estable, basada en la confianza.

- Diligencia debida

Promover una cadena de suministro y aprovisionamiento eficiente a la que se le evalúe y valore su impacto social y medioambiental. Actuar de forma exquisita con los procesos de Diligencia Debida que se requieran.

Gestionar los riesgos asociados a los Derechos Humanos en la cadena de actividades que permite identificar, evaluar, mitigar, minimizar, abordar, eliminar, supervisar, remediar y comunicar los efectos adversos, reales o potenciales de sus actividades y relaciones comerciales.

- Gobernanza responsable

Comprometidos con un sistema de gobierno corporativo transparente, eficaz y orientado al largo plazo que garantice la creación de valor y la protección de los intereses de todos nuestros grupos de interés. Contamos con un marco sólido de gestión de riesgos, plenamente integrado en la toma de decisiones estratégicas, que permite anticipar, mitigar y gestionar los riesgos emergentes.

La gobernanza de la sostenibilidad forma parte esencial de nuestra estrategia empresarial global, asegurando que los aspectos ambientales, sociales y de buen gobierno se aborden de manera transversal en toda la organización. Promoción de alianzas estratégicas que impulsen la transición.

Actuar con el firme propósito de ejercer una gestión ética y responsable, promoviendo el cumplimiento normativo mediante un sistema de compliance robusto que garantiza integridad, transparencia y buenas prácticas en todas nuestras operaciones.

Asimismo, impulsamos una gestión financiera eficiente, clave para reforzar la solidez económica del Grupo y sostener nuestras inversiones en innovación, seguridad, sostenibilidad y creación de valor a largo plazo.

- Innovación

Air Nostrum consolida su compromiso con la innovación como un pilar estratégico para impulsar la sostenibilidad, la eficiencia operativa y la competitividad del Grupo. La compañía orienta su modelo de gestión hacia la incorporación sistemática de nuevas capacidades, tecnologías y procesos que permitan anticipar tendencias, optimizar la operativa y reforzar la resiliencia del negocio en un entorno altamente dinámico.

En este contexto, Air Nostrum reúne las condiciones necesarias para posicionarse como *early adopter* de soluciones tecnológicas limpias y de tecnologías nulas o bajas en carbono, colaborando activamente con desarrolladores y actores del ecosistema innovador para acelerar la descarbonización del sector aéreo regional.

Asimismo, la organización impulsa una cultura de mejora continua basada en la innovación aplicada, potenciando la eficiencia y la evolución de los procedimientos internos mediante la digitalización, la automatización y la innovación tecnológica. Esta visión permite identificar y desarrollar nuevas oportunidades de negocio, así como soluciones y modelos operativos que fortalecen la competitividad del Grupo Befemar y generan valor sostenible para los clientes, los empleados y la sociedad en su conjunto.

- Seguridad

Realizar una gestión de seguridad eficaz adoptando un enfoque global de seguridad en toda la compañía, contando con una organización y sistemas robustos que la garanticen eficientemente.

Realizar las actuaciones adecuadas y proporcionadas para proteger la información y gestionar los riesgos que afecten a la seguridad de las redes y sistemas de información, preservando en todo momento la confidencialidad, integridad y disponibilidad.

2. Identificación de IRO's (Impactos, Riesgos y Oportunidades). El objetivo de esta fase ha sido identificar, por un lado, impactos reales y potenciales del Grupo en el medioambiente y la sociedad, derivados de sus operaciones propias y a lo largo de su cadena de valor y, por otro, los riesgos y oportunidades ambientales, sociales y de gobierno corporativo que pudieran tener un efecto financiero material. Los IROs se han vinculado con los temas definidos en la NEIS 1, "Cuestiones de sostenibilidad que deben incluirse en la evaluación de la materialidad". La vinculación entre impactos, riesgos y oportunidades se ha realizado analizando qué riesgos y oportunidades derivan de cada impacto identificado. Este análisis se ha llevado a cabo de forma sistemática mediante la elaboración de fichas durante todo el proceso de identificación.

Desde finales del año 2025 e inicios de 2026 se está produciendo la evaluación de la materialidad de impacto y la materialidad financiera, teniendo en cuenta horizontes temporales y a través de las escalas de valoración para su priorización. Además, en la materialidad de impacto se han involucrado a diversos representantes del Grupo, quienes, a través de entrevistas, están evaluando el impacto en su conjunto.

Para el análisis de la materialidad financiera, se está evaluando también internamente el potencial efecto financiero y la probabilidad de ocurrencia de los riesgos y oportunidades identificados en la etapa anterior, en base a las conclusiones del mapa de riesgos de la compañía y sus umbrales de apetito.

Esta consideración se refleja en la integración de dichos riesgos en la matriz de riesgos y en los procesos de toma de decisiones estratégicas, asegurando que los riesgos ESG se aborden adecuadamente cuando puedan generar efectos significativos.

REGENERAR EL PLANETA, REDEFINIR EL FUTURO

CRECIMIENTO RESPONSABLE	39
NUESTRO PLAN PARA EL CLIMA	50
ENTORNOS MÁS LIMPIOS Y RESILIENTES	62
GESTIÓN RESPONSABLE DEL AGUA	64
CIRCULARIDAD. REDEFINIENDO EL VALOR	65
REGENERAR EL CAPITAL NATURAL	78
2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN	80



El Grupo articula su propósito corporativo en la acción presente conectando personas y territorios.

Este enfoque se traduce en una acción presente muy activa que no solo persigue reducir huella ambiental sino también la generación de impactos positivos que orienten una transición progresiva hacia un modelo operativo más eficiente, responsable y alineado con los retos ambientales actuales y el desafío de contribuir a la redefinición del futuro del transporte aéreo en clave sostenible.

En este contexto, Air Nostrum orienta sus políticas ambientales hacia una visión de largo plazo centrada en la acción para la regeneración del planeta.



CRECIMIENTO RESPONSABLE

MODELO PARA LA ACCIÓN Y CREACIÓN DE VALOR REGENERATIVO.

El Grupo Befemar orienta su estrategia hacia un crecimiento responsable basado en la generación de un impacto positivo y en la consolidación de un modelo de acción enfocado a la creación de valor regenerativo.

En su compromiso con la transformación del sector de la movilidad y la aviación, reconoce los efectos de su actividad sobre el entorno y asume un papel activo en su recuperación. En este marco, ha definido un plan de acción con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, apoyándose en la colaboración con otros agentes del sector mediante alianzas estratégicas que impulsen una aviación más sostenible.

PLAN DE TRANSICIÓN

Los objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y el Acuerdo de Paris ponen de manifiesto el compromiso común con la lucha contra el cambio climático.

Air Nostrum entiende que es deber y responsabilidad de todos los agentes económicos, públicos y privados, sumarse a este compromiso y avanzar hacia un crecimiento sostenible que garantice la neutralidad climática en 2050, pilar básico del Pacto Verde Europeo. En línea con esta visión, Air Nostrum decide en 2021 alinear su estrategia empresarial con los objetivos globales de sostenibilidad, trazando un plan de transición ecológica.

Según AESA, el sector de la aviación es actualmente responsable del $\approx 4\%$ del total de GEI de la UE, incluyendo efecto no CO₂ como estelas de condensación. Es por esto por lo que, aunque su impacto en CO₂ y NO_x es inferior al de otras industrias y sectores, la aviación continúa avanzando por el camino de la descarbonización.

Muestra de ello es la revisión, en febrero de 2025, del documento *Destination 2050*, firmado en 2021 por parte de la mayoría de las asociaciones y patronales del sector, entre ellas la *European Regions Airline Association*, de la cual forma parte Air Nostrum. Los dos principales objetivos de esta ambiciosa iniciativa siguen siendo alcanzar las cero emisiones netas de CO₂ en 2050 y la reducción neta del 55% de las emisiones en 2030. La última actualización confirma que el objetivo sigue siendo alcanzable, pero solo con acción inmediata y colaboración de industria y administraciones.

Air Nostrum ha llevado a cabo en 2025 la revisión y actualización de su Memoria de Transición Ecológica manteniendo sustancialmente los compromisos establecidos con horizonte 2030. No obstante, la limitada madurez y penetración de tecnologías bajas o nulas en carbono junto con la reducida disponibilidad e impacto operativo de los Sustainable Aviation Fuel, SAF, condicionan la capacidad de reducción de emisiones en el plazo considerado. En consecuencia, el objetivo de disminución de emisiones netas en vuelo para 2030 se sitúa por debajo de las referencias sectoriales. Adicionalmente, el carácter regional de la compañía restringe su contribución directa a la mitigación global del sector por lo que se ha establecido un objetivo de reducción ligeramente inferior del 45% frente al 55% planteado por la industria, considerando una meta más realista y alineado con el contexto operativo y tecnológico.

FLY NET ZERO

El Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum contempla tres grandes líneas orientadas a reducir el impacto ambiental de su actividad y una cuarta que persigue la transparencia mejorando la comunicación sobre buen gobierno y ética corporativa dando lugar a iniciativas concretas como la elaboración del presente documento.

Hoja de ruta del Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum.



Fuente: Análisis Air Nostrum.

Las 4 grandes líneas estratégicas del Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum.

**E1. Cambio climático
y descarbonización**

**E2. Economía circular
y residuos**

**E3. Eficiencia energética
y reducción de consumos**

**E4. Buen gobierno
y ética corporativa**



Fuente: Análisis Air Nostrum.

A partir de las líneas estratégicas se definen 10 grandes compromisos de alto nivel para los cuales se determinan 3 horizontes temporales distintos: 2025, 2030 y 2050.

La descarbonización, como primera y principal línea estratégica del Plan, pretende dar respuesta al reto social y ambiental del cambio climático, así como a los requerimientos del sector de la aviación y la comunidad inversora.

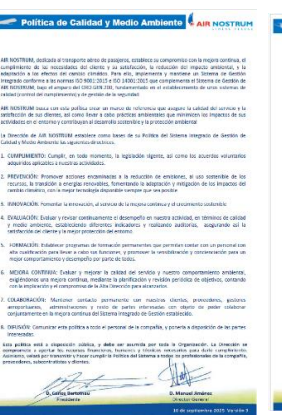
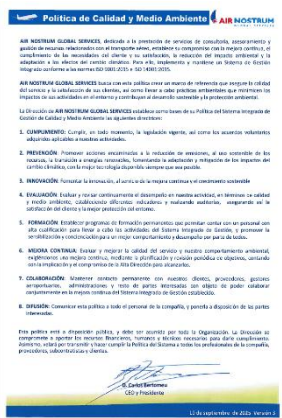
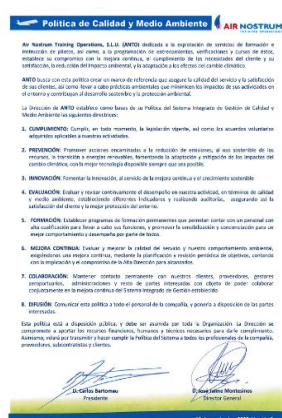
ALIANZAS

Los objetivos de descarbonización de la industria han motivado la creación de Alianzas sectoriales que persiguen el trabajo conjunto y coordinado de los distintos agentes de la cadena, dando respuesta a las demandas de los distintos *stakeholders*:

- Air Nostrum firma en 2021 su adhesión a *Target True Zero*, iniciativa que trabaja para acelerar el despliegue y la ampliación de la aviación de cero emisiones aprovechando las tecnologías de vuelo eléctricas y de hidrógeno.
- Air Nostrum es miembro fundador de La Alianza para la Sostenibilidad del Transporte Aéreo en España. Se trata de una iniciativa multisectorial con objeto de promover el desarrollo de una aviación sostenible tanto medioambiental, como económica y socialmente, en nuestro país, favoreciendo la identificación y la implantación de nuevas tecnologías y procesos innovadores que hagan posible la sostenibilidad del sector a largo plazo e impulsen la ruta hacia la descarbonización, destacando el compromiso de dicho sector con la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero, la consecución de los objetivos climáticos de emisiones netas cero de Co2 en el año 2050 y la mitigación del impacto climático de la aviación.
- Air Nostrum, compartiendo su experiencia en la transición hacia informes de sostenibilidad adaptados a las nuevas directrices impuestas por la CSRD, colabora con Eurocontrol en la elaboración de un documento que sirva de guía a los diferentes agentes de la cadena en el proceso de cumplimiento con los requerimientos normativos en materia de sostenibilidad.
- Air Nostrum firma un acuerdo con Airbus, AENA, Iberia, Exolum y Repsol para la creación del primer *hub* aeroportuario de hidrógeno en España con el fin de aunar fuerzas para abordar los principales retos que plantea el despliegue de la aviación propulsada por hidrógeno en el país. Es la primera vez que una colaboración reúne toda la cadena de valor, desde la producción de energía primaria hasta las operaciones en tierra con hidrógeno, contando dos aerolíneas y en una red completa de aeropuertos al mismo tiempo.
- La Asociación de Líneas Aéreas (ALA), de la cual Air Nostrum es miembro, reactiva su comité de sostenibilidad, dando impulso y fomentando la coordinación de los distintos operadores.
- La Asociación de Aerolíneas Regionales (ERA) mantiene activo su grupo de trabajo de sostenibilidad, con el fin de aunar propuestas que velen por objetivos sostenibles ambiciosos y retadores, pero también alcanzables para los operadores regionales con el fin de garantizar la viabilidad de la actividad poniendo en valor la labor de cohesión territorial que desarrolla la aviación regional europea.

TRANSFORMACIÓN A TRAVÉS DE LA ACCIÓN: SISTEMA DE GESTIÓN AMBIENTAL

El Sistema de Gestión Ambiental implantado por la matriz del grupo de sociedades está basado en la norma ISO 14001:2015, abarcando la gestión ambiental de las operaciones de mantenimiento de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y servicios de apoyo al vuelo teniendo como sede central Valencia y englobando todos los centros de trabajo. El sistema está constituido por el conjunto de responsabilidades, procedimientos, procesos y recursos (materiales y humanos), de los que dispone el grupo para implantar y mantener al día la política ambiental, donde se refleja el compromiso establecido por la Dirección.



El Sistema de Gestión Ambiental de Air Nostrum está certificado desde el año 2004 bajo la norma ISO 14001. En diciembre del 2020, Air Nostrum sufrió un proceso de escisión que dio lugar a distintas empresas, que trabajan estrechamente para la Línea Aérea y otros operadores del grupo como si formaran parte de una sola pues comparten procedimientos, cultura y valores.

En 2021, la operadora aérea Air Nostrum decidió certificar su Sistema de Calidad según ISO 9001:2015, por lo que el Sistema de Gestión Ambiental, ya instaurado en el grupo y el Sistema de Calidad con alcance transporte aéreo de pasajeros, formaron un único Sistema integrado. En 2022, ARA GTV decide certificar su Sistema, como parte del Sistema del Grupo bajo la norma ISO 14001 e ISO 9001, ampliando el proceso de Operaciones Tierra y completándolo con las actividades de apoyo al vuelo para Air Nostrum y terceros.

En el año 2023 se recertifica la norma 14001:2015, con alcance mantenimiento de aeronaves, transporte aéreo de pasajeros y actividades de apoyo al vuelo.

Asimismo, este año 2025, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente del Grupo se recertifica bajo la norma ISO 9001 e ISO 14001, con alcance Transporte aéreo de pasajeros, Mantenimiento de aeronaves y Actividades y servicios de apoyo al vuelo, realizando segundo seguimiento del ciclo de la norma ISO 14001 vigente hasta el 16 de enero de 2027 y el primer seguimiento de la norma ISO 9001 con fecha de vigencia hasta el 16 de enero de 2028. Los resultados de la última auditoría externa realizada por AENOR fueron positivos, sin hallazgos significativos que conlleven a no conformidades.

El máximo órgano gestor de la organización apostó en sus inicios por una Dirección de Calidad y Medio Ambiente que velara por el cumplimiento de objetivos, el seguimiento de indicadores, las propuestas de mejora y la coordinación interdepartamental para mantener, actualizar y enriquecer el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente.

Durante 2025, el grupo interdepartamental constituido para definir la estrategia de sostenibilidad de la organización y dar cumplimiento a los requerimientos de divulgación en esta materia ha continuado con sus trabajos de análisis centrados en la identificación y evaluación de los riesgos ambientales, así como en el ejercicio de doble materialidad, conforme a los marcos normativos y de referencia aplicables

Junto a la Dirección de Medioambiente y los miembros del departamento, el resto de los empleados trabajan diariamente para mejorar su desempeño, tanto ambiental como de servicio prestado. Sin la concienciación de la plantilla y el compromiso de las distintas unidades para trabajar conjuntamente, la consecución de objetivos y la mejora de indicadores no sería posible.

INTEGRANDO LOS IMPACTOS, RIESGOS Y OPORTUNIDADES EN LA ESTRATEGIA CORPORATIVA

El Grupo año tras año, identifica sus aspectos ambientales en base a la actividad de cada compañía y analiza cada uno de los procesos en los que se generan. Los procesos para determinar los aspectos ambientales están fijados por las actividades de la empresa, tales como: mantenimiento de aeronaves, limpieza de instalaciones, trabajos en oficina, operaciones de vuelo, servicio a bordo, transporte aéreo de pasajeros, transporte de material o tripulaciones en vehículos. Una vez identificados estos aspectos ambientales se dividen en las siguientes categorías:

- Emisiones a la atmósfera
- Ruido
- Residuos
- Vertidos al agua
- Consumo
- Biodiversidad

Los principales criterios para evaluar estos aspectos ambientales se basan en la peligrosidad del aspecto ambiental, la frecuencia de ocurrencia, el volumen y destino final. En 2025, tras la evaluación de los aspectos ambientales de la organización, se han identificado aquellos considerados significativos; son las áreas prioritarias sobre las que se pondrá el foco durante 2026, con el objetivo de reforzar su seguimiento, control y mejora continua.

Aspectos ambientales significativos:

- 1- Residuos:
 - Agua con tensoactivos/ Detergentes (HP6),
 - Mezcla de agua con hidrocarburos (HP4) procedente de la limpieza del separador de hidrocarburos.
 - Queroseno (hidrocarburos líquidos) (HP3), procedente del defuelling de combustible de las aeronaves que se requiere para realizar tareas de mantenimiento.
- 2- Emisiones a la atmósfera
 - Emisiones vehículos renting ANE/ Emisiones grupos Electrógenos, procedente principalmente de la quema de combustible de los vehículos de las bases.
 - Emisiones consumo combustible aeronave, del transporte aéreo de pasajeros.

El Grupo reconoce la relevancia de los impactos, riesgos y oportunidades identificados a lo largo de sus operaciones, considerándolos palancas fundamentales para fortalecer la resiliencia de su modelo de negocio alineado con los principios del desarrollo sostenible. Estos IRO en materia medioambiental son el resultado del proceso de evaluación de doble materialidad que se está llevando a cabo por el Grupo.

A través del Plan, sus líneas de actuación en sostenibilidad, planes de acción tales como el de reducción de emisiones, se concretan objetivos medibles, indicadores de seguimiento y marcos de actuación orientado a evitar, reducir y remediar impactos negativos, así como a gestionar los riesgos más críticos y aprovechar las oportunidades emergentes en un contexto en evolución. Este enfoque transversal e integrado refuerza la capacidad de adaptación del Grupo y sustenta una propuesta de valor sostenible en el largo plazo.

En 2025, el Grupo lleva a cabo un ejercicio de doble materialidad con el objetivo de identificar, evaluar, priorizar y determinar la materialidad de los impactos potenciales y reales, positivos y negativos, así como los riesgos y oportunidades que a su vez pudieran tener un efecto financiero en la Compañía, tanto en el corto como en el medio y largo plazo, relacionados con las personas y el medioambiente. Este proceso culminará durante el ejercicio 2026.

El Grupo ha establecido un proceso detallado de análisis de doble materialidad para identificar impactos, riesgos y oportunidades derivadas del cambio climático y economía circular, dos temas de relevancia material que surgen del proceso de recabar opinión de las partes interesadas y de la identificación y categorización de los IROS a partir de un enfoque metodológico sistemático que sigue la guía de implementación de evaluación de materialidad “Implementation Guidance Materiality Assessment” de EFRAG y sus fases: entendimiento, identificación, evaluación y determinación. La priorización tendrá lugar en el año 2026.

Del análisis de impactos, riesgos y oportunidades relacionados con el cambio climático, y de forma sincrética se desprende que la actividad de la organización y cadena de valor genera impactos negativos relevantes asociados a las emisiones de gases de efecto invernadero, derivadas principalmente del uso de combustibles en las operaciones y del consumo energético contribuyendo al cambio climático.

En cuanto a los riesgos, existe una elevada exposición a riesgos de transición, incluyendo el incremento de costes operativos asociado al encarecimiento y volatilidad del combustible (especialmente SAF) y el aumento del precio de los derechos de emisión en los mercados de carbono. A ello se añade una creciente presión regulatoria, mayores exigencias de reporting y riesgos legales vinculados al cumplimiento ambiental y al incremento de las obligaciones de información sobre emisiones. Persisten, además, incertidumbres tecnológicas y limitaciones en la disponibilidad de SAF, junto con riesgos reputacionales derivados de percepciones negativas del sector.

En paralelo, también se identifican riesgos físicos asociados a fenómenos meteorológicos extremos que pueden afectar a la continuidad y seguridad de las operaciones (se expone en el apartado de “gestión de riesgos”) que afectan a operaciones, infraestructuras y cadena de suministro e incrementa la necesidad de inversiones en resiliencia y continuidad operativa.

Por otro lado, el análisis identifica oportunidades relevantes relacionadas con la mejora de la eficiencia energética y operativa, la incorporación progresiva de combustibles sostenibles y nuevas tecnologías, el acceso a ayudas públicas y financiación sostenible, y el refuerzo del posicionamiento competitivo de la empresa como entidad comprometida con la mitigación y la adaptación resiliente al contexto de cambio climático.

El Grupo impulsa la economía circular como una línea de acción estratégica que permite materializar compromisos de alto nivel en materia de transición ecológica. Esta aproximación fomenta un uso más eficiente y responsable de los recursos a lo largo de toda la cadena de valor.

Con el propósito de reducir el impacto ambiental asociado a las actividades de la organización, se promueve una gestión adecuada de los residuos generados en sus instalaciones y operaciones. Este enfoque se basa en la aplicación de principios de circularidad, específicamente a través del marco de las 9R, que orienta a minimizar la

extracción de recursos vírgenes, prolongar la vida útil de los productos y reintegrar los materiales al ciclo productivo mediante estrategias como repensar, reducir, reutilizar, reparar, restaurar, remanufacturar, renovar, reciclar y recuperar.

El análisis identifica impactos negativos inherentes a la actividad, derivados principalmente de la generación de residuos, incluidos aquellos con limitadas opciones de valorización, y de las dificultades técnicas y estructurales para cerrar completamente el ciclo de determinados materiales característicos del sector.

No obstante, se identifican impactos positivos relevantes, actuales y potenciales, asociados a la implantación de sistemas de gestión ambiental y de residuos, la aplicación progresiva de principios de economía circular y la optimización de los procesos operativos. Estas actuaciones contribuyen a reducir la generación de residuos, incrementar los porcentajes de valorización, prolongar la vida útil de materiales y componentes y disminuir la presión sobre los recursos naturales y los ecosistemas.

Desde la perspectiva de riesgos, se identifican riesgos operativos, normativos, tecnológicos y reputacionales, vinculados a la correcta segregación y gestión de los residuos, la complejidad logística y organizativa, la digitalización de procesos y el posible incremento de costes asociados al uso de materiales y soluciones con menor impacto ambiental.

Asimismo, el análisis pone de manifiesto oportunidades relacionadas con la mejora de la eficiencia en el uso de recursos, la reducción de costes a medio y largo plazo mediante la valorización y reutilización de materiales, el acceso a ayudas públicas para proyectos de economía circular y el refuerzo del posicionamiento de la organización como entidad comprometida con un modelo de gestión más sostenible y circular y la participación en alianzas sectoriales que favorezcan la circularidad a una escala más sistémica.

OBJETIVOS E INDICADORES

En 2025, los objetivos ambientales planteados, en consonancia con las líneas estratégicas del Plan de Transición Ecológica son:

- Seguir trabajando en la reducción de emisiones, tanto en valor absoluto como por pasajero y kilómetro transportado (PKT) para alcanzar los objetivos de descarbonización fijados para 2025, 2030 y 2050.
- Finalizar con la labor electrificación de flota de vehículos y otros equipos de tierra utilizados para las labores de mantenimiento, coordinación y servicios generales de la sede central.
- Seguir mejorando nuestra eficiencia energética con acciones dirigidas a reducir consumos con acciones como la implantación de vinilos en las ventanas, que ayudarán a una mejor optimización de la climatización de las instalaciones. El proyecto de energía renovable basado en tecnología fotovoltaica que está en proceso también forma parte de la estrategia de mejora energética.
- Ahorro de Plástico de un solo uso a bordo en línea con el objetivo de operar vuelos libres de plástico de un solo uso en 2025, con sustitución por otras materias de menor impacto ambiental o incluso eliminación.
- Proyectos de digitalización tanto en vuelo como en talleres. Digitalizando los procesos de mantenimiento y del soporte a pilotos y tripulantes de cabina.

- Jornada de reforestación para compensar consumo de papel.
- Reducir la generación de residuos peligrosos en las bases principales que son grandes productoras como Valencia y Madrid.
- En línea con los proyectos de la Organización en materia de economía circular, se establece como objetivo fomentar el reciclaje y la reutilización de la uniformidad de las Tripulaciones, con el fin de facilitar un segundo uso, contribuyendo así a la reducción de residuos y al uso más eficiente de los recursos.

Las líneas de acción para la consecución de los objetivos marcados para el Grupo en la Memoria de Transición ecológica que tienen impacto en 2025 son:

- Medidas Operacionales (SkyBreathe)
- Colaboración con proveedores para la reducción de las emisiones.
- Mejorar la eficiencia energética y agua de instalaciones y servicios.
- Reforestación tradicional.
- Reducción de plásticos de un solo uso en vuelo.
- Buen gobierno y Reporting GRI.
- Digitalización de los procesos de mantenimiento.

El seguimiento de las acciones tomadas se registra en los indicadores del Sistema, en base a los consumos o generaciones, y son recogidos semestralmente en el Informe de Indicadores Ambientales como acción de mejora en la transparencia y divulgación de datos, que son los siguientes:

- Agua
- Energía
- Combustible equipos terrestres
- Combustible aeronaves
- Emisiones CO₂ aeronaves
- Residuos peligrosos
- Ruido
- Neumáticos fuera de uso.
- Consumo de papel
- Derrames
- Emisiones CO₂ por asiento transportado

SENSIBILIZACIÓN PARA LAS PERSONAS

La formación ambiental está presente en materia de residuos y manipulación de sustancias peligrosas, al personal que habitualmente trabaja en ello a través de:

Curso de Gestión ambiental impartido por el departamento interno de Medioambiente dirigido a los Técnicos de mantenimiento de aeronaves como formación obligatoria inicial que se actualiza cada dos años.

Curso de Gestión ambiental impartido por el departamento de formación de Tripulación de Cabina dirigido al personal de TCPs para la segregación de residuos en vuelo; se imparte obligatoriamente al inicio en la compañía y se va actualizando anualmente.

Formación a través nuestro consejero de seguridad en materia de Transporte de mercancías peligrosas en carga y descarga; se trata de una formación obligatoria de inicio para el personal que realiza dicha actividad y se actualiza cada dos años.

En 2025 se impartieron 982 horas de formación ambiental, lo cual supone un incremento del 9,1% frente a 2024

Los boletines ambientales y trimestrales que el área de Medioambiente envía al personal vía correo electrónico y publica en la intranet, son instrumentos de concienciación para todo el personal aprovechándose días marcados por la ONU como días medioambientales en los que, además, se informa de los avances tecnológicos y humanos en ese aspecto ambiental concreto y de gran impacto, como, por ejemplo, el día internacional del agua, el del reciclaje o el de la eficiencia energética.



El 4 de diciembre de 2025 se celebró la 21ª Jornada de Reforestación en la Sierra de la Calderona, en un entorno próximo a nuestras instalaciones. Año tras año, las personas empleadas pueden comprobar de primera mano el crecimiento y la evolución de nuestro bosque Air Nostrum, reflejo del compromiso continuado de la compañía con el medioambiente y la sostenibilidad.

RECURSOS DESTINADOS A LA ACCIÓN DE MEDIOAMBIENTE 2025

Befemar cuenta internamente con personal dedicado a mitigar estos riesgos:

- Personal de vuelo que trata de aplicar la política de ahorro de combustible en cada vuelo para reducir las emisiones a la atmósfera.
- Personal de cabina que integra en sus labores diarias la segregación a bordo.
- Personal de mantenimiento que tiene entre sus funciones la gestión de residuos peligrosos y la correcta actualización en caso de derrames.
- Personal de IT y responsables de proyectos que velan por la digitalización en todos los procesos, ahorrando consumo de papel y en ocasiones, peso a bordo.
- Personal de oficinas que hacen uso responsable de la energía y del consumo de papel.
- Auditores internos en materia ISO.

Los procedimientos de gestión de residuos en vuelo, talleres y oficinas, de actuación en caso de derrames en plataforma y de reducción de combustible ponen en evidencia la existencia de instrucciones en materia ambiental.

Respecto a los recursos externos, Befemar gestiona los residuos peligrosos y no peligrosos a través de gestores externos, con contratos de tratamiento firmados, autorizaciones del traslado de los residuos. Internamente, lleva el seguimiento del destino final de ellos.

El sistema de gestión requiere de la contratación de otros proveedores externos para velar por la calidad y seguridad en materia ambiental, como, por ejemplo:

- Una plataforma externa, amparando el marco de requisitos legales y obligaciones ambientales e industriales.
- Certificadoras externas para las certificaciones ISO 9001 Y 14001.
- Consultoras externas para la realización de auditorías consultas relacionadas con el sistema.
- Empresas de formación ambiental.

Dado que las instalaciones son espacios alquilados a AENA, están siempre bajo supervisión y auditorias medioambientales del gestor aeroportuario a través del área de Medioambiente. Todas las autorizaciones ambientales están sujetas a la red de AENA, tanto en términos de vertidos como de consumos eléctricos y gestión de residuos.

Por lo que respecta a las posibles contingencias que en materia medioambiental pudieran producirse, se encuentran cubiertas con las pólizas de seguro de responsabilidad medioambiental que el grupo tiene suscritas y que renueva cada año.

Las actividades aseguradas son:

- Mantenimiento de aeronaves y operaciones tierra.
- *Autohandling*.
- Transporte de mercancías del asegurado.
- *Fueling y defueling* en los aeropuertos nacionales e internacionales: La actividad de *Fueling/Defueling* se incluye para aquellos aeropuertos que cumplan con la Delimitación Geográfica establecida en póliza (art. 2 de las Condiciones Especiales) limitándose la cobertura a la responsabilidad de los pilotos del asegurado durante dichas operaciones.

El importe de la suma asegurada por siniestro y para el conjunto de las coberturas y anualidad de seguro es de 6.000.000 de euros. Las coberturas son:

- Cobertura de contratistas: Operación de situaciones de riesgo de terceros para las actividades de *Fueling y defueling*.

- Daños y perjuicios personales y/o daños y perjuicios materiales a terceros ocurridos tanto dentro como fuera de situaciones de riesgo aseguradas.
- Costes de limpieza fuera de las situaciones de riesgo aseguradas.
- Costes de limpieza dentro de situaciones de riesgo aseguradas resultantes de daño ambiental.
- Costes de prevención.
- Daño Medioambiental.
- Gastos de aminoración y/o evitación.
- Defensa y fianzas.

La organización incluye en su Plan de Respuestas a Emergencias, un volumen dedicado a Emergencias Ambientales en el que se establecen las herramientas necesarias para responder de forma eficaz a incidentes potenciales, tales como derrames de sustancias peligrosas u otros eventos con posible afección ambiental. Asimismo, para el resto de las tipologías de emergencias, y en función de su naturaleza y de la probabilidad de generar algún tipo de residuo, también se contempla la activación del equipo de Medio Ambiente, responsables de segregar y gestionar adecuadamente los residuos en función de la normativa.

Junto al volumen de Emergencias Ambientales, se incluyen dos volúmenes adicionales, Emergencias en Instalaciones y el de Contingencia Operativa, revisados en 2025, como consecuencia del evento climático extremo sufrido en las instalaciones centrales en Valencia. La DANA ocurrida el 29 de octubre de 2024 provocó inundaciones en las oficinas y talleres lo que obligó a revisar y reforzar protocolos de actuación tanto desde la protección de instalaciones como de la continuidad operativa. Como resultado, durante 2025 se llevó a cabo un proceso coordinado de revisión e integración de protocolos orientado a establecer un marco de actuación conjunto que active de forma ágil y coordinada a los responsables de estas emergencias con el fin de dar una respuesta rápida y eficaz a la crisis.

APLICACIÓN PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN

Dando cumplimiento al Principio de precaución que contribuye a reducir o evitar impactos negativos para el medioambiente, el Grupo ha realizado las siguientes acciones en el ejercicio 2025:

1. Re-Certificación del Sistema de Gestión Ambiental conforme con la Norma ISO 14001:2015 y Norma ISO 9001:2015, para las actividades de transporte aéreo de pasajeros, mantenimiento de aeronaves y actividades de apoyo al vuelo.
2. Auditorías internas periódicas del Sistema de Gestión Ambiental. El responsable de Medio Ambiente realiza con periodicidad anual un plan de auditorías internas ambientales de todas las unidades organizativas comprobando que se siguen las directrices de calidad y medioambientales en la operativa.
3. Auditorías externas e inspecciones a proveedores externos, para verificar la correcta implantación de las diferentes normas, procedimientos, procesos de calidad que están en vigor en las distintas fases del proceso productivo.
4. Inspecciones periódicas reglamentarias realizadas por Organismos de Control Autorizados (OCA).
5. El Grupo mantiene en cumplimiento el Plan de Emergencias tal y como establece la Ley 31/1995, de 8 de noviembre de Prevención de Riesgos Laborales.

6. Actualización normativa. El responsable de medioambiente se encarga de la consulta, actualización y seguimiento de la legislación medioambiental a fin de garantizar el más estricto cumplimiento de la legislación aplicable a las actividades de la empresa.
7. Estudio de Minimización de Residuos Peligrosos del período 2022-2026 para la sede en Valencia, realizado en el mes de junio de 2022, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de residuos de la Comunidad Valenciana.
8. Estudio de Minimización de Residuos Peligrosos para el periodo 2025-2028, realizado en el mes de septiembre de 2025 para la sede en Madrid, en cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y Suelos Contaminados.
9. Acciones periódicas de control de segregación y gestión de los residuos.
10. Formación en materia medioambiental dirigida a la plantilla.
11. Verificación de emisiones generadas en 2025 por entidad Certificadora.
12. Auditorías externas e inspección desde AENA Medio Ambiente a las bases de mantenimiento de aeronaves.

La organización no ha sufrido ninguna sanción durante el ejercicio 2025 por incumplimiento de normativa medioambiental.

NUESTRO PLAN PARA EL CLIMA

COMPROMISOS Y OBJETIVOS

A partir de la línea estratégica sobre Cambio Climático y Descarbonización se definen tres compromisos de alto nivel para lograr las cero emisiones netas en 2050:

- Mejorar la eficiencia en un 5% en 2025.
- Aumentar el uso de combustibles SAF (Sustainable Aviation Fuels) progresivamente, de forma que en 2030 el consumo alcance el 10%, lo que mejora las exigencias del paquete legislativo *Fit for 55*.
- Reducir las emisiones netas en un 5% en 2025 frente a 2019, en línea con el objetivo marcado por Iberia y en un 45% en 2030, en línea con los compromisos sectoriales.

Para cumplir con los compromisos adquiridos se precisa una colaboración pública-privada y una acción conjunta y bien coordinada de todos los agentes de la cadena. Con un adecuado programa de incentivos gubernamentales que potencie el avance de las nuevas tecnologías y el desarrollo de SAF y, el fuerte compromiso de la industria, se alcanzarán los objetivos marcados.

A cierre de 2025 se ha reducido un 5,8% la intensidad energética de la actividad de Air Nostrum frente a 2019 por lo que el compromiso adquirido para 2025 ha sido cumplido; el consumo de SAF de 2025 se ajusta debidamente a la legislación europea Refuel Aviation que impone cuotas de SAF a productores y consigue el objetivo establecido. En 2025, se ha adquirido la totalidad del SAF correspondiente al 2% del combustible suministrado en aeropuertos de la Unión en España, concentrando la compra en Baleares (PMI, IBZ, MAH)

y, adicionalmente, ha adquirido el 2% de SAF en todos sus destinos europeos con aeropuertos de la Unión.

Sin embargo, se requiere apoyo gubernamental y ayudas institucionales para que el SAF se convierta en la principal palanca de descarbonización, ayudando a los operadores a conseguir los objetivos de reducción de emisiones netas a 2030. Si el precio sigue sin ser competitivo, reducir las emisiones netas en entornos de crecimiento se verá muy dificultado. Dado que la disponibilidad a escala de tecnologías de propulsión nulas o bajas en carbono no se prevé antes de 2035, las principales palancas de reducción de emisiones en el corto y medio plazo se limitan al uso de SAF y a la mejora de la eficiencia operativa.

El compromiso ligado a la reducción de emisiones netas para 2025 no se ha cumplido, dado el incremento de los vuelos y el impacto residual que tiene aún el SAF en las operaciones. El proyecto de reducción del consumo de combustible gracias a tecnología *big data* e IA se implementó a finales de año por lo que el margen de ahorro no fue significativo ni tuvo impacto en el resultado final.

A nivel interno, la coordinación interdepartamental sigue siendo clave para la puesta en común de proyectos e iniciativas que persigan las mejoras propuestas. Es por esto por lo que se crea en 2022 un nuevo órgano de gestión, el Comité de Emisiones de CO₂. Su convocatoria trimestral permite compartir la información pertinente, medir y reflexionar sobre el estado de cada uno de los proyectos en marcha y supone una oportunidad para presentar nuevas propuestas dirigidas a reducir el impacto ambiental más significativo de nuestra actividad. El Comité constituye, además, un canal de comunicación interna idóneo para dar a conocer la evolución de las emisiones del último período, tanto en valor absoluto como por pasajero y kilómetro transportado (PKT).

Anualmente, la compañía verifica su sistema de seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ en sus operaciones de vuelo intraeuropeas, siguiendo el esquema ETS, formando parte importante de la estrategia de sostenibilidad ambiental de la compañía.

EMISIONES

DATOS

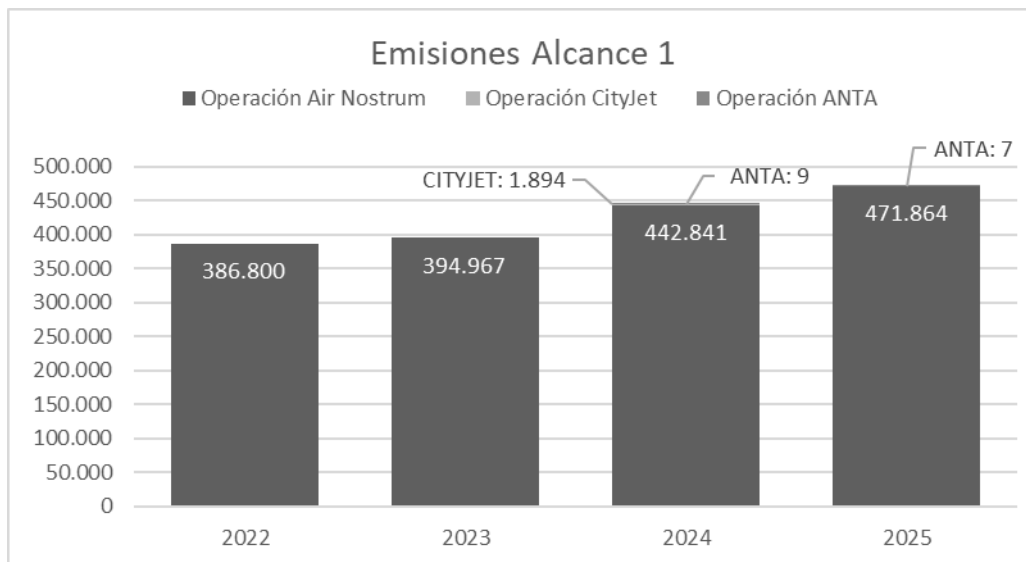
Las emisiones de Alcance 1 (directas), corresponden al consumo de combustibles fósiles tanto de las aeronaves como de los equipos de tierra, como son vehículos, tractores y grupos electrógenos.

En cuanto a las emisiones de Alcance 2 (indirectas) se deben al consumo de electricidad de las instalaciones donde opera.

Emisiones totales

Alcance 1

En 2025, las emisiones directas en Air Nostrum fueron de 471.888 toneladas de CO₂eq, un 6,6% más que en 2024. Incremento derivado del aumento en el número de vuelos operados principalmente.



*Nota aclaratoria: En 2025, no se dispone del dato de emisiones de la operación de CityJet, no siendo este un porcentaje significativo por tratarse solo de emisiones de vuelos posicionales, ya que el resto de las emisiones de vuelos regulares son declaradas por las compañías para las que opera en régimen de wet-lease.

* Nota aclaratoria: En 2024 y 2025 se incluyen las emisiones derivadas de los vehículos de combustión de Air Nostrum y ANTA.

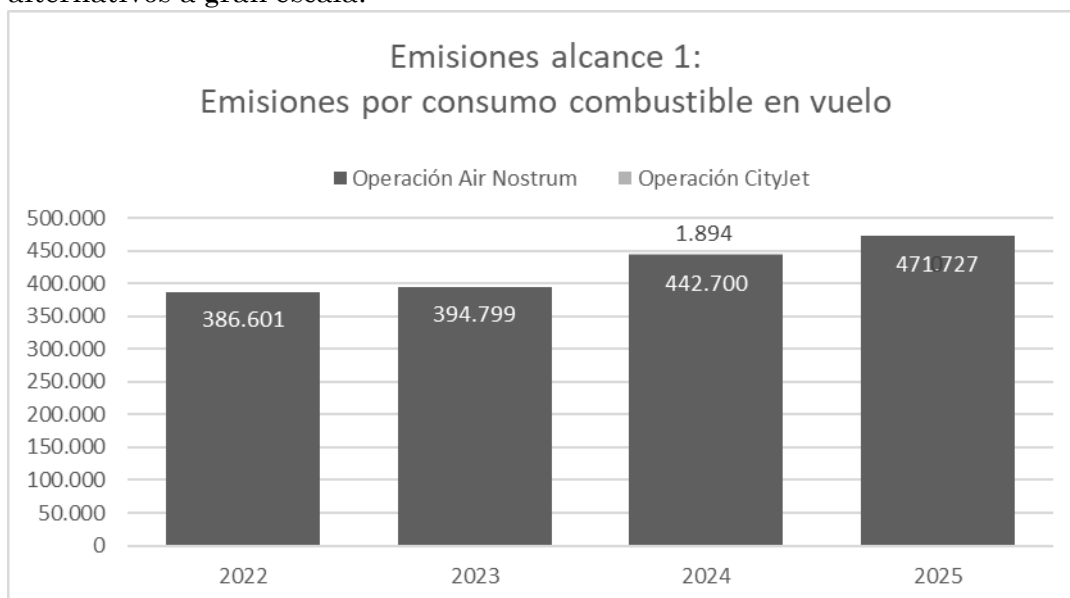
* Nota aclaratoria: La discrepancia frente al dato de emisiones de Alcance 1 de Air Nostrum presentado en 2024 atiende a un ajuste en las emisiones realizado con posterioridad a la fecha de elaboración del informe, siendo no obstante de menor significancia.

*Nota aclaratoria: Por alineación con el método de cálculo de emisiones en tierra utilizado por el MITERD para el cálculo de la huella de carbono, cambian los valores de emisiones Alcance 1 de años previos, siendo de nuevo un cambio no relevante y a la baja.

Emisiones Vuelo

Alcance 1

En 2025, el 99,96% de las emisiones directas corresponden a las operaciones de vuelo que utilizan como fuente de combustión el queroseno de aviación (Jet A1-), cuyas ventajas económicas y técnicas hacen inviable hasta la fecha el uso de combustibles sostenibles alternativos a gran escala.



Régimen Europeo de Comercio de Emisiones

El Régimen Europeo de Comercio de Emisiones (EU-ETS por sus siglas en inglés), es aplicable al sector de la aviación desde el año 2012 (Directiva 2008/101/CE). Mediante este esquema de emisiones, la Unión Europea establece un techo de emisiones al sector de la aviación respecto al período de referencia 2004-2006.

El esquema EU-ETS aplica a todos los vuelos domésticos y a todos los vuelos entre aeropuertos del Espacio Económico Europeo (EEE), excluyéndose en ambos casos los vuelos hacia y desde regiones ultraperiféricas (Reglamento (UE) 2017/2392).

Las emisiones de CO2 verificadas en 2025 en la operación de Air Nostrum fueron de 419.899 toneladas de CO2 en UE ETS, 7.494 toneladas de CO2 en CH ETS, 154 toneladas de CO2 en UK ETS y 240.124 toneladas de CO2 en CORSIA siendo en 2024 de 394.467 toneladas de CO2 en UE ETS, 5.714 toneladas de CO2 en CH ETS, 184 toneladas de CO2 en UK ETS y 215.689 toneladas de CO2 en CORSIA, las emisiones han aumentado conforme a la recuperación de la operativa.

	2021	2022	2023	2024	2025	Dif. 25 vs 24
Emisiones CO ² verificadas Air Nostrum (t)	230.519	348.070	348.055	400.181	427.393	6,80%

**Emisiones esquema EU ETS + CH ETS*

Intensidad emisiones vuelo (grCO2/PKT)

La intensidad de emisiones vuelo, medida en gramos de CO2 por kilómetro-pasajero (grCO2/pkt), es un indicador estándar del sector de la aviación para medir la eficiencia de un vuelo por pasajero transportado y kilómetro recorrido. Los datos muestran una tendencia a la baja.

	2021	2022	2023	2024	2025	Dif. 25 vs 24
Intensidad Emisiones Vuelo (gr. CO2/PKT)	172	145	142	139	136	-2,63%

Air Nostrum y CityJet

La intensidad energética de 2025 presenta una reducción superior al 5% frente a 2019 por lo que el objetivo definido en este sentido se cumple holgadamente.

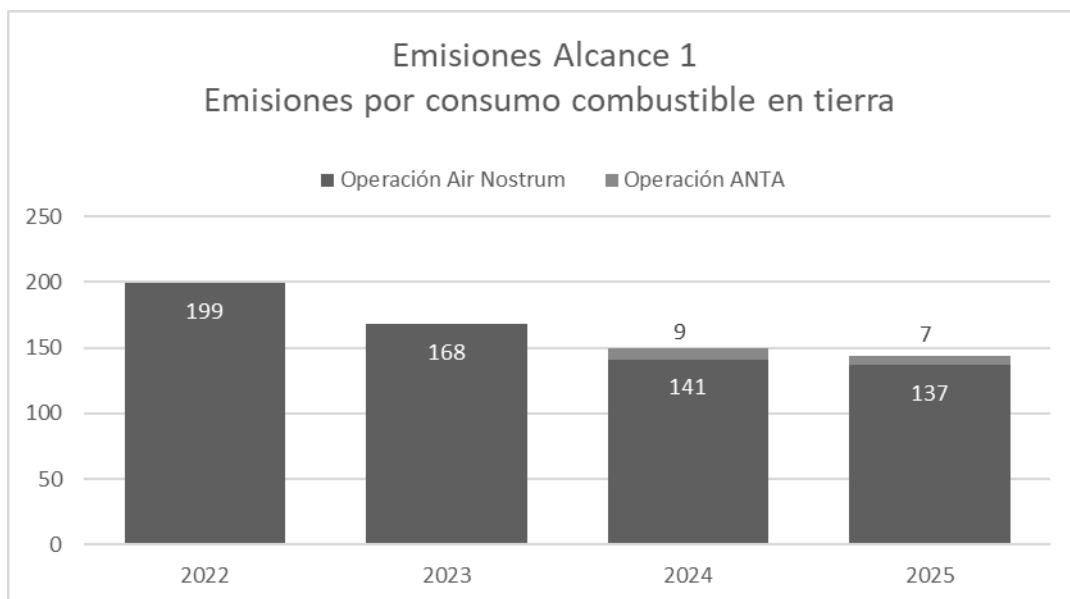
Emisiones tierra

Alcance 1

Estas emisiones derivan del uso de grupos electrógenos de gasóleo; además de las emisiones producidas por los vehículos diésel.

Estas emisiones consisten principalmente en CO2, pero también se recogen dentro del indicador de CO2 equivalente otros gases de efecto invernadero, como el metano (CH4) y los óxidos de nitrógeno (NOx), los cuales tienen impacto en la calidad de aire de ciudades y aeropuertos, que es donde tiene lugar esta actividad.

Las emisiones derivadas del consumo de equipos tierra muestran una tendencia a la baja, especialmente significativa en el caso de la sede central de Air Nostrum donde se ha procedido a electrificar la flota de vehículos y otros equipos desde finales de 2023.



*Nota aclaratoria: Por alineación con el método de cálculo de emisiones en tierra utilizado por el MITERD para el cálculo de la huella de carbono, cambian los valores de emisiones Alcance 1 de años previos, siendo de nuevo un cambio no relevante y a la baja.

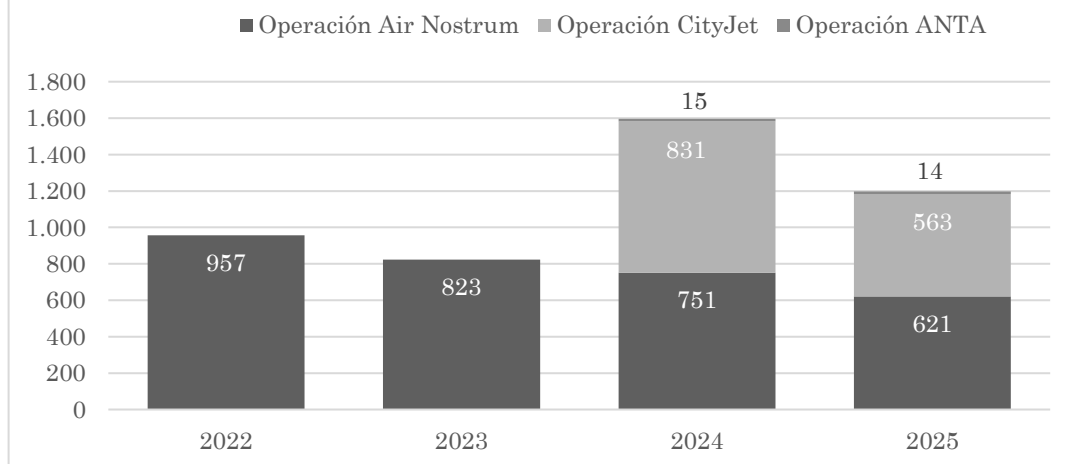
Alcance 2

Las emisiones de alcance 2 se corresponden con las emisiones indirectas derivadas del consumo de energía eléctrica en las instalaciones.

Dado que la energía suministrada por AENA proviene de origen renovable, en base a la huella de carbono del mix energético nacional, se estima que en 2025 se evitó la emisión de casi 621 t CO₂, teniendo en cuenta que el 99,9% de la electricidad consumida por la actividad de Air Nostrum se genera en la red de AENA. El 1% residual es a cierre de 2025 también de origen renovable tras el cambio de proveedor en julio con el fin de garantizar que la totalidad de la energía consumida por la actividad en Valencia proviene de fuentes sostenibles.

Respecto a las emisiones en términos globales, se observa una reducción del 29,4% frente a 2024. Si analizamos sólo el consumo realizado en las instalaciones de Air Nostrum, se observa un descenso del 24,6% especialmente de interés si se tiene en cuenta el proyecto de electrificación de flota llevado a cabo en su sede central que incrementa las necesidades de energía de la organización. El cierre temporal por restauración tras las inundaciones sufridas a finales de 2024 explica este ahorro.

Emisiones Alcance 2: Energía eléctrica



*Nota aclaratoria: Las pequeñas diferencias que muestran los datos de 2024 frente a lo presentado en el EINF 2024 se deben a un ajuste en el factor de emisión no significativo.

Nota: sobre el cálculo de indicadores medioambientales

Se incluyen dentro de los KPIs reportados relacionados con la fase vuelo, las operaciones de Air Nostrum, así como las de Melair, cuando opera en régimen de wet lease. El año 2024 incluye además las emisiones generadas por los vuelos operados por CityJet cuando no operan bajo la red comercial de un tercero, es el caso de los vuelos posicionales por motivos técnicos, entre otros. En 2025 no se dispone del dato.

Para calcular el impacto ambiental de las operaciones vuelo, se multiplica el consumo de queroseno de aviación por el factor de emisión requerido por el esquema EU-ETS que en 2025 es de 3,16.

Para el cálculo del impacto ambiental en tierra, se multiplica el uso de energía y combustible fósil por los factores de emisión publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) en su última versión disponible a fecha de este informe. En 2025, se incluyen datos de Air Nostrum y ANTA. CityJet no dispone de vehículos de combustión.

INICIATIVAS REDUCCIÓN EMISIONES GEI

Los esfuerzos en materia de reducción de emisiones se centran en reducir las emisiones de Alcance 1, por ser el grueso de las emisiones totales. Así pues, las iniciativas persiguen reducir emisiones de CO₂ equivalente en vuelo en primer lugar, con el uso de SAF, el desarrollo de nuevas tecnologías y la eficiencia de las operaciones y en reducir emisiones en tierra, en segunda instancia, con la electrificación de flota terrestre.

Aunque el porcentaje de emisiones ligadas al Alcance 2 no tiene un gran peso en los resultados, se realizan acciones para mejorar la eficiencia energética, reducir consumos y contribuir a la generación de renovables.

ENERGIA Y EFICIENCIA

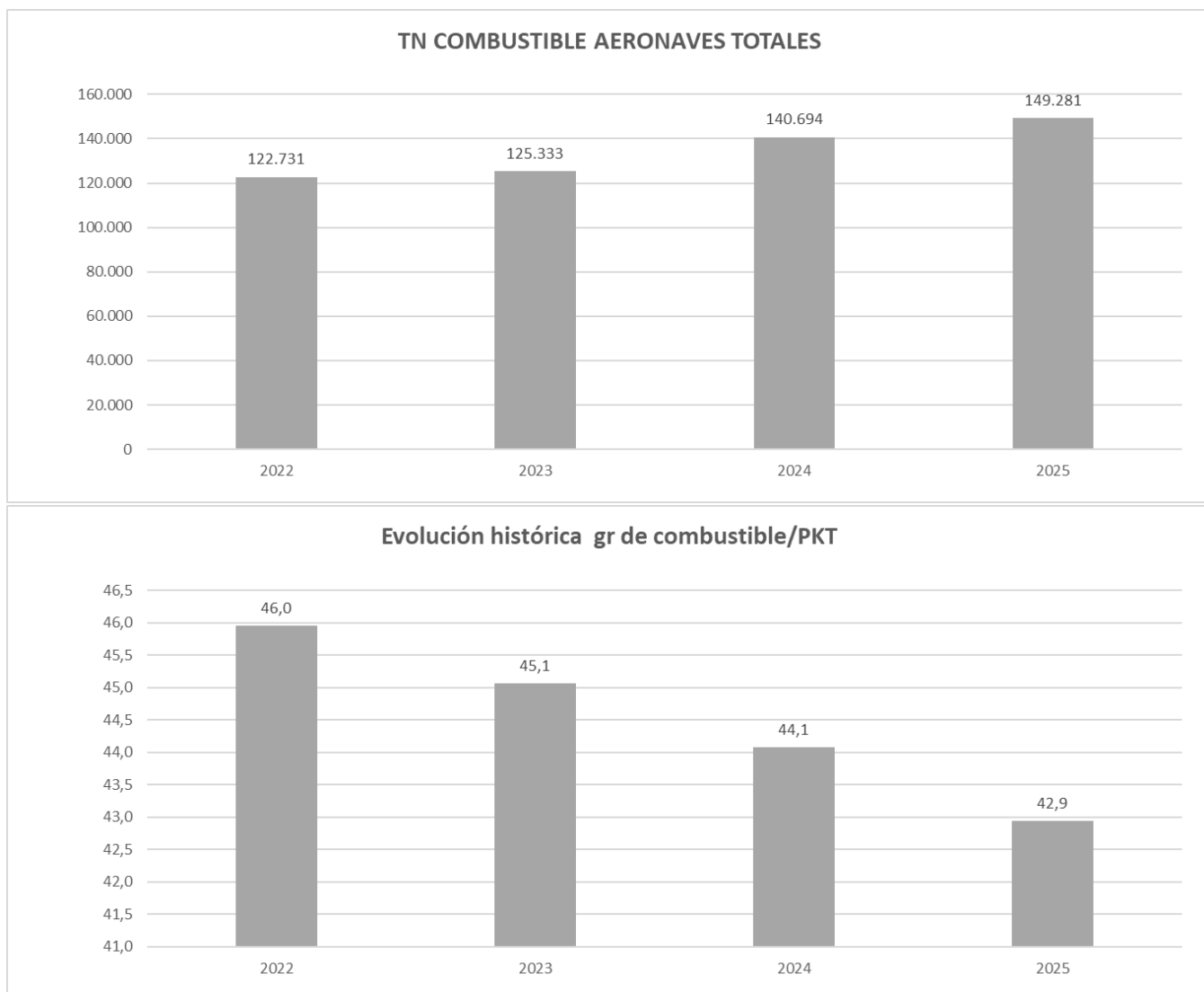
Los recursos energéticos no renovables, en particular los combustibles fósiles, presentan un carácter limitado y su extracción y utilización conllevan impactos ambientales significativos. En este contexto, el Grupo reconoce que, dada la naturaleza de su actividad, sus principales fuentes de consumo energético se concentran en el uso de combustible en aeronaves y equipos en tierra, así como en el consumo de energía eléctrica.

Conscientes de esta realidad, el uso responsable y eficiente de los recursos naturales constituye un principio fundamental integrado en la filosofía empresarial del Grupo. En este sentido, se asume que la gestión eficiente de la energía es un elemento clave tanto para la protección del medio ambiente como para el desarrollo económico a largo plazo.

Combustible aeronaves y equipos tierra

El consumo de combustible de las aeronaves en los últimos años se ha incrementado dado el aumento de producción tras la pandemia.

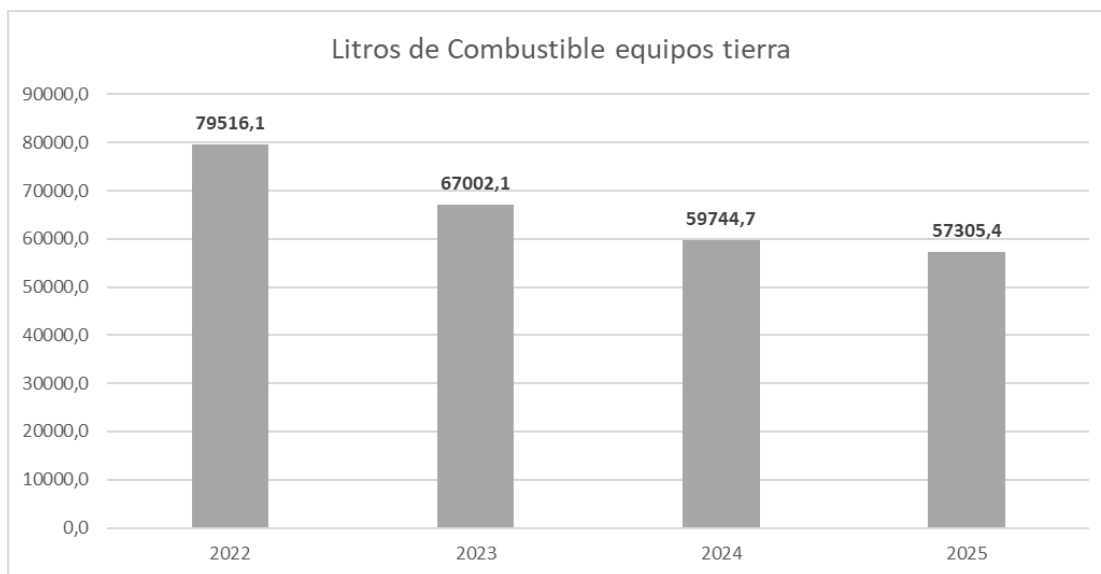
En 2025 se han consumido 149.281 Tn de combustible, un 6,6% más que en el registrado por Air Nostrum en 2024*. Sin embargo, si vemos el consumo pasajero por km transportado (PKT), existe una reducción del consumo de un 2,2%, respecto el año anterior.



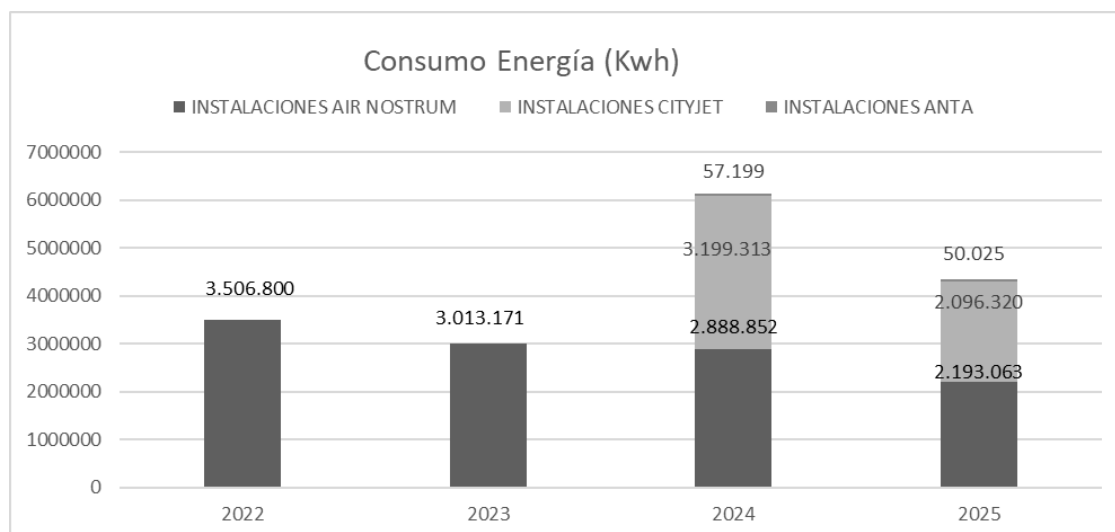
*En 2025, no se dispone del dato de consumo de combustible de la operación de CityJet, no siendo este un porcentaje significativo por tratarse solo de consumo de los vuelos posicionales.

En cuanto al combustible de Equipos Tierra, este año, se ha reducido un 4,1% el consumo de combustible para equipos terrestres, respecto a 2024. Se ha visto un descenso en su consumo, con la implantación del proyecto de electrificación de la flota en la sede central de Valencia. En los datos de combustible de equipos tierra, está añadido el consumo de ANTA, que representa un 4,9% del total del consumo.

En la sede central de Air Nostrum, con la finalización del proyecto de electrificación de la flota, la reducción ha sido de un 21,7%.



Energía eléctrica



Un consumo responsable de energía precisa optar por energías más respetuosas con el medioambiente que contribuyan a la transición energética y a hacer un uso eficiente de éstas.

La energía eléctrica es una parte fundamental del proceso productivo del Grupo. Se utiliza principalmente en las instalaciones y para dar soporte a todos los procesos.

El consumo de energía eléctrica va sujeto al contrato de suministro eléctrico que pertenece a AENA, propietario del inmueble, excepto los aularios en Valencia, las oficinas de Cityjet y ANTA, que pertenecen a otras comercializadoras.

La energía que procede de AENA es 100% energía renovable. En Aularios se ha procedido al cambio de comercializadora, Novaluz, a partir del segundo semestre del año, garantizando así que la instalación de aularios también procede de energía renovable.

Nota aclaratoria 2025: Los consumos de energía eléctrica correspondientes a Cityjet incluyen datos hasta el 31/10/2025. En el caso de las facturas trimestrales, la última factura ha sido prorrateada con el fin de reflejar únicamente el consumo correspondiente al mes de octubre.

En 2025, el consumo eléctrico de todas las instalaciones ha sido de 4.233.894,9 Kwh, incluyendo los consumos de Cityjet y ANTA, el total representa una reducción del 31,1% respecto al año anterior. Es importante destacar que casi la mitad del consumo eléctrico proviene de las instalaciones de Cityjet que representa un 47% del total, ANTA contribuye un 1,2%, mientras que el resto de las instalaciones alcanza el 51,5%. Sin contar con las instalaciones de Cityjet y ANTA el resultado hubiese sido una reducción en el consumo de un 24,1%.

Para seguir con el objetivo de favorecer las energías renovables: se trabaja en la instalación de una planta fotovoltaica de autoconsumo sobre la cubierta del hangar, ubicado en la sede central de Valencia. Durante 2025 se ha seguido avanzando con AENA y con el proveedor de las placas. Se espera finalizar el proyecto en 2026.

En línea con las conclusiones de la Auditoría de Eficiencia Energética realizada en 2024, cuyos resultados evidenciaron un desempeño favorable, el Grupo Befemar ha continuado desplegando medidas orientadas a la optimización del consumo energético y al uso eficiente de los recursos, con especial foco en la electricidad. En este contexto, durante 2025 se ha consolidado una actuación específica de mejora de la envolvente térmica mediante la instalación de láminas de control solar en las superficies acristaladas del hangar.

Esta intervención permite reducir la ganancia térmica en el interior de las instalaciones, optimizando la demanda de climatización y mejorando el desempeño energético global del edificio. Como resultado, se ha logrado una disminución de la temperatura interior de hasta 8°C en condiciones de alta radiación, contribuyendo a una reducción del consumo energético asociado. La extensión de esta medida al resto de instalaciones de la sede central está prevista para 2026, en el marco de la estrategia de mejora continua en eficiencia energética del Grupo.

INICIATIVAS DE REDUCCIÓN

La estrategia de descarbonización se basa en 3 palancas principales:

COMBUSTIBLE SAF

Air Nostrum mantiene una apuesta decidida por la utilización de biocarburante en sus aviones como solución más inmediata para reducir la huella de carbono de la aviación comercial y se compromete, junto con IAG, a usar un 10% en 2030, lo que mejora las exigencias del paquete legislativo *Fit for 55*.

El primer vuelo con SAF de la compañía tuvo lugar el 12 de mayo de 2021, en un vuelo con origen VLC y en colaboración con uno de sus clientes de referencia en vuelos chárter. Cumpliendo con su hoja de ruta, Air Nostrum firmó en marzo de 2022 un acuerdo de colaboración con CEPSA para impulsar la descarbonización del transporte aéreo mediante

la investigación y producción de nuevos combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés).

En el marco de este acuerdo, Air Nostrum operó en noviembre de 2022, 14 vuelos con mezcla de SAF, convirtiendo al aeropuerto de Sevilla en la capital europea de la descarbonización del transporte aéreo durante “la semana del SAF”, junto con otras aerolíneas. La iniciativa generó un ahorro de 2 toneladas de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

En 2023, se operaron 21 vuelos domésticos con mezcla de SAF en colaboración con nuestros proveedores CEPSA y REPSOL, siendo el consumo de este combustible sostenible de 10.530l. En el mercado internacional, durante 2023 se consumieron 10.300l de SAF en vuelos con origen Francia. El ahorro de emisiones CO₂ estimado con estas acciones asciende a 50 tn aproximadamente.



En 2024, el consumo total de SAF fue de 160.000l, consumidos de forma voluntaria y de 71.000l por el mandato francés, lo que ha supuesto un 0,1% del total de combustible utilizado. Las emisiones ahorradas asociadas al consumo de SAF de 2024 son 489 tn aproximadamente. Esto supone un ahorro en emisiones en EU ETS de 34.728€.

En 2025, se observa un crecimiento significativo, en línea con la entrada en vigor del paquete legislativo Refuel Aviation que impone a productores la cuota del 2% de SAF. Contribuyendo con la cadena de valor, Air Nostrum consume ese mismo 2%, lo que se traduce en el consumo de 2.653.000 L (2.653 m³) de SAF en España y 992.000 L (992 m³) en destinos europeos de la Unión. Este volumen de SAF consigue un ahorro de emisiones netas de 8.214 TN, un 94% más que en 2024 y un ahorro económico de 657.117€ en el esquema de EU ETS.

INFRAESTRUCTURAS Y EFICIENCIAS OPERACIONALES

Air Nostrum apuesta por la eficiencia en sus operaciones, tanto en tierra como en vuelo, por lo que define acciones encaminadas a:

- Mejorar la eficiencia de sus vuelos mediante la puesta en práctica de la política de reducción de combustible. Las principales medidas operativas que los operadores del Grupo llevan a cabo para reducir emisiones de CO₂ son:
 - Procedimientos SETI (Single Engine Taxi In) y SETO (Single Engine Taxi Out), que consisten en hacer el rodaje o taxi con un solo motor.
 - Reducción de la carga de catering, ajustándola a las necesidades reales según la previsión de pasajeros.
 - Vuelo a *long range*: se busca la máxima eficiencia de kilos de combustible consumidos por millas recorridas.
 - Avances en la actualización de los planes de vuelo buscando los niveles de vuelo y rutas óptimas en términos de emisiones de CO₂.
 - Formación y concienciación a la tripulación de vuelo en la optimización del descenso, aplicando siempre que sea posible el procedimiento de descenso continuado y disminuyendo el uso de potencia. La aplicación del procedimiento de aproximaciones de descenso continuado, Continuous Descent Approach (CDA), también llamadas aproximaciones verdes, permite la reducción tanto de emisiones atmosféricas como de consumo de combustible y ruido.
 - Operación tiempo cálido: minimizar el uso del APU y utilizar el mayor tiempo posible los equipos de tierra para acondicionar el avión.
 - Revisión y optimización de la política de recarga de combustible.

A lo largo de 2023, se trabajó para seleccionar al proveedor de proyectos de *fuel efficiency* que mejor se adaptara a nuestras necesidades con el fin de seguir avanzando en la reducción de emisiones en vuelo. Este tipo de proyectos, basados en Big Data e IA, suponen ir un paso más allá en la aplicación de buenas prácticas.

El proceso de implementación comenzó en febrero 2024, cuando los sistemas fueron enlazados y se configuró la transmisión de información en tiempo real. La aceptación del sistema de Fuel Efficiency, SkyBreathe, se firmó en septiembre, iniciándose desde entonces un período de formación del equipo de trabajo y definiéndose objetivos respecto al uso eficiente del combustible.

Durante 2025 se ha continuado el trabajo con la herramienta, primero por un grupo seleccionado de pilotos y en una segunda fase, por todo el colectivo. El impacto real en resultados se verá a lo largo de 2026 a medida que se vayan implementando las mejores prácticas de forma generalizada.

- Electrificar la flota terrestre en la sede central de Valencia: Durante 2023, se procedió a invertir en las estaciones de carga necesarias para abastecer de energía a las unidades eléctricas actuales y futuras. A lo largo de 2023 se recibieron los primeros pedidos, tanto de vehículos como de grupos electrógenos (GPU). A lo largo de 2024, se recibieron 6 unidades más por lo que a cierre de septiembre, 11 de los 12 vehículos utilizados para las labores de mantenimiento eran eléctricos, quedando uno de combustible fósil por no haber sustituto eléctrico en el mercado. Lamentablemente, 2 de estas unidades quedaron inoperativas tras las fuertes inundaciones sufridas en Valencia a finales de octubre por lo que el balance final es de 9 vehículos eléctricos + 1 de combustión. Respecto a los equipos utilizados para remolcar aviones o suministrarles energía, el año 2025 ha sido clave para el avance del proyecto en este segmento, cerrando el año con todas las unidades recibidas.

Junto a la flota utilizada para mantenimiento, personal de coordinación en el aeropuerto de Valencia y personal de servicios generales en sede central también disponen de vehículos eléctricos tras recibir sus 4 unidades y Servicios Generales dispone de 1 unidad.

El reto para 2026 es analizar la conveniencia de extender la iniciativa a la flota del aeropuerto de Madrid, con el fin de seguir avanzando en la descarbonización de la actividad.

- Reducir el consumo energético en sus instalaciones: la concienciación de la plantilla con un consumo más responsable de la energía, el cambio a luminarias LED, la instalación de sensores de presencia en zonas comunes y el ajuste de la climatización han derivado en ahorros energéticos frente a años previos si observamos el consumo de la actividad de Air Nostrum, donde se registra un ahorro en el consumo registrado en Valencia, especialmente significativo si se tiene en cuenta una mayor necesidad de energía provocada por la electrificación de la flota terrestre. En 2025, la instalación de vinilos térmicos en las oficinas de mantenimiento fue clave para seguir reduciendo consumos. En 2026, con datos precisos sobre los ahorros conseguidos, la medida se extenderá al resto de oficinas de Valencia.
- Favorecer las energías renovables: se trabaja en la instalación de una planta fotovoltaica de autoconsumo sobre la cubierta del hangar, ubicado en la sede central de Valencia, que se encuentra en fase de recogida de datos y consumos reales con el fin de diseñar una potencia acorde a las necesidades.

RENOVACIÓN FLOTA

Con el fin de seguir mejorando la eficiencia operativa y avanzar por el camino de la descarbonización, Air Nostrum está definiendo su plan de renovación de flota basado en dos alternativas claras: la incorporación progresiva de aeronaves de nueva generación o la inversión en programas de *overhaul* de las aeronaves actuales.

Los primeros análisis ponen de manifiesto la preferencia sobre la primera alternativa desde un punto de visto operativo, ambiental y de mitigación del riesgo tecnológico asociado a la obsolescencia de la flota actual. No obstante, será a lo largo de los próximos ejercicios cuando se materialice la reducción de emisiones de carbono y la reducción de huella de carbono.

ENTORNOS MÁS LIMPIOS Y RESILIENTES

El Grupo en su compromiso con la sostenibilidad y la protección del entorno, reconoce la relevancia de gestionar de forma proactiva los impactos ambientales derivados de su actividad. En este sentido, asume la responsabilidad de prevenir, reducir y controlar los efectos negativos asociados a sus operaciones, identificando como vectores de impacto la contaminación atmosférica y la contaminación acústica.

Ambos impactos están directamente relacionados con las operaciones de las aeronaves: despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves que inciden tanto en la calidad del aire local como en los niveles de ruido del entorno operativo. Para abordarlos el Grupo promueve prácticas sostenibles alineadas con los estándares internacionales más exigentes.

CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Los estándares de emisiones de gases como el óxido de nitrógeno (NOx) y ruido están fijados por La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las aeronaves del grupo cumplen con los estándares NOx de OACI, establecidos en el Anexo 16 de protección ambiental de OACI (CAEP 1 y 2) y también con las buenas prácticas definidas en el CAEP4.

En base a la nueva normativa de Calidad del aire 2024/2881 establece límites más estrictos para diversos contaminantes atmosféricos. Los países de la Unión Europea deberán ajustarse a estos límites para el año 2030, con la posibilidad de ciertos Estados Miembros de retrasarse hasta 2040. El grupo seguirá avanzando en el estudio de mejora y buenas prácticas para cumplir con las normativas que apliquen por actividad.

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

En cuanto al ruido, toda la flota cumple con el Capítulo 4 del Anexo 16 de protección ambiental de la OACI. Además, desde servicios centrales se mantienen reuniones de colaboración con los aeropuertos de mayor operación para establecer conjuntamente acciones de mejora en las trayectorias que permitan reducir el impacto acústico en zonas sensibles cercanas a estos aeropuertos.

Para llevar a cabo una correcta gestión de todos los aspectos ambientales, se dispone de un soporte documental incluido en el Sistema de Gestión Integrado, que es la evaluación de aspectos ambientales, en el que se identifican y evalúan periódicamente cada uno de estos aspectos, en este caso, el ruido. Se evalúan anualmente en base a unos criterios de frecuencia, vuelos nocturnos y acciones legales abiertas. Todo esto nos ayuda para tomar las acciones que deben ser llevadas a cabo en cada momento para una correcta gestión ambiental.

CATEGORÍA	PROCEDENCIA	PROCESO	ASPECTO AMBIENTAL
Ruido	TODAS BASES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido grupos electrógenos handling, pushback, vehículos, gpus, cubas
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido despegue, aterrizaje y trayectoria aeronaves
Ruido	TODAS BASES	Mantenimiento de aeronaves	Ruidos prueba o rodaje de motores
Ruido	TODAS BASES	Trabajo oficinas	Ruido oficinas
Ruido	VLC	Mantenimiento de aeronaves	Ruido trabajo mantenimiento en hangar
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido interior cabina pasajeros debido a problemas mantenimiento
Ruido	AERONAVES	Transporte aéreo de pasajeros	Ruido exterior debido a problemas en los motores

La sede central en Valencia cuenta con la Auditoría Acústica realizada en 2022 con vigencia quinquenal resultando favorable, dado que los valores medidos cumplen con los límites establecidos en el decreto 266/2004 de 3 de diciembre, del Consell de la Generalitat para zona de uso industrial.

GESTIÓN RESPONSABLE DEL AGUA

Consumo del Agua

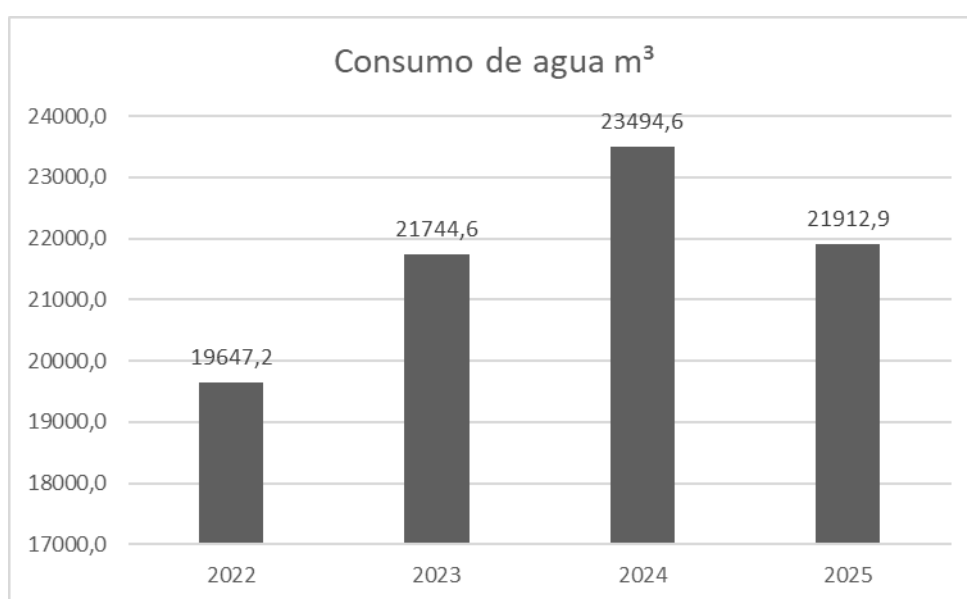
El área mediterránea es una de las regiones más vulnerables del mundo al cambio climático.

El consumo de agua se realiza principalmente en las instalaciones y en las tareas de mantenimiento del Grupo. Se utiliza de forma eficiente y procede principalmente de la red de suministro de AENA.

Por su parte, AENA ha desarrollado un enfoque integral y ha avanzado en la gestión hídrica de sus aeropuertos en toda su cadena de valor, fomentando la adopción de prácticas responsables entre empleados, proveedores, concesionarios y terceros. AENA gestiona el agua como un recurso esencial dentro de su Estrategia de Sostenibilidad 2021-2030, y su Plan Estratégico del Agua con el objetivo de reducir el consumo y aumentar el uso de fuentes alternativas. La estrategia se centra en eficiencia, reutilización y control, aplicando medidas como detección de fugas, instalación de dispositivos de ahorro, riego optimizado y empleo de agua regenerada. *(Fuente: AENA, Informe sostenibilidad 2024, E3-2 Actuaciones y recursos relacionados con el agua y los recursos marinos).*

Del mismo modo que ocurre con la energía eléctrica, el contrato de suministro de agua en las instalaciones es con AENA, a excepción de los aularios de Valencia, de las oficinas de CITYJET y de ANTA. En la mayor parte de las instalaciones hay contadores de agua, pudiéndose así llevar un correcto seguimiento del consumo, lo que permite tomar acciones cuando se detecta una desviación, minimizando así el impacto que podría generar la aparición de una avería en el sistema de suministro.

En 2025, el consumo de agua en instalaciones destinadas a oficinas y talleres ha sido un 6,73% inferior al registrado en 2024*, esto fue debido a que el primer semestre del año 2025, dos de los pabellones de oficinas, estuvieron inhabilitados mientras se acometía su reforma, al haber sido perjudicados por la DANA. Gran parte del personal estuvo hasta junio de 2025 trabajando en remoto.



* Nota aclaratoria – Dato 2024: La variación del dato de 2024 se debe a la inclusión del consumo de agua del hangar, inicialmente no contemplado en la facturación de AENA que a fecha del informe no teníamos disponible y posteriormente incorporado tras haberlo solicitado por el Grupo Befemar.

*Nota aclaratoria 2025: Los consumos de agua correspondientes a Cityjet incluyen datos hasta el 31/10/2025. En el caso de las facturas trimestrales, la última factura ha sido prorrateada con el fin de reflejar únicamente el consumo correspondiente al mes de octubre.

En las instalaciones de Valencia, se realiza un seguimiento que consiste en tomar lecturas cada 15 días para detectar cualquier consumo anómalo e investigar las causas. Este riguroso control nos ha permitido identificar fugas en las líneas de riego de las instalaciones.

CIRCULARIDAD. REDEFINIENDO EL VALOR

La estrategia de la compañía se mantiene alineada con la estrategia nacional y europea en materia de economía circular. La Hoja de ruta del Plan Estratégico de Transición Ecológica, respecto a la economía circular, mantiene el foco en los compromisos expresados en el Pacto Verde de la UE.

“Economía Circular y Residuos” es una de las cuatro líneas estratégicas establecidas en el Plan Estratégico de Transición Ecológica, e incorpora 3 de los 10 Compromisos de Alto Nivel del Plan:

- Desacoplar el crecimiento de la generación de residuos.
En 2025 reducir en un 30% el consumo de materiales generados en el proceso de vuelo (Ref.: 2010)
- En 2025, reciclar el 80% de los residuos que se generan a bordo.
- Eliminar el uso de materiales plásticos de un solo uso en el servicio a bordo para 2025.



GESTIÓN E INICIATIVAS DE ECONOMÍA CIRCULAR. EFICIENCIA EN LOS PROCESOS.

Para materializar las estrategias y compromisos de alto nivel se han establecido iniciativas concretas para el periodo 2021-2025, relacionadas con la economía circular y la gestión de residuos que son:

INICIATIVA VUELOS LIBRES DE PLÁSTICOS DE UN SOLO USO.

Air Nostrum comenzó en 2018 su iniciativa orientada a conseguir vuelos libres de plásticos de un solo uso. En 2021 se realizó el primer vuelo libre de plásticos, que constituyó una prueba de viabilidad del proyecto. El compromiso de eliminación de materiales plásticos de un solo uso en el servicio a bordo para 2025 se va alcanzando a medida que la colaboración con los proveedores permite sustituir cada elemento.

Los ahorros de plásticos de un solo uso, en 2025 alcanzaron las 5,77 Tn. Los ahorros acumulados desde 2018, son de 24,41 Tn. Las acciones que han permitido este avance gradual han sido tanto la eliminación de algunos elementos como la sustitución de otros por materiales más sostenibles como papel, cartón, madera o vidrio.

Las previsiones respecto a esta iniciativa son optimistas: el cumplimiento del objetivo está cerca y las acciones que se están ejecutando lo hacen alcanzable. La eliminación de plásticos de un solo uso a bordo es casi completa a excepción del stock aun no consumido de algún producto, de indisponibilidad de sustitutivo o de solicitudes ad-hoc del cliente, ya sea este cliente chárter o comunidades autónomas. El servicio de venta a bordo incluye productos de marcas comerciales que incluyen plástico en sus envases.

Desde el comienzo del proyecto y hasta el cierre de 2025 se han producido los siguientes ahorros:

SECCIÓN		C A T E R I N G								TOTAL CATERING										
ELEMENTO DE PLÁSTICO		Envoltorio cubiertos	Servilletero	envoltorio y recipiente toallitas calientes *	Tenedor vuelos MMII	Botellita aceite	Botellita vinagre	Removedor trolley extra bar business	Predinto container											
MATERIAL SUSTITUCIÓN		Eliminado	Papel	Servicio suspendido	madera	cristal	cristal	eliminado	Sustituido por candelado											
FECHA ACCIÓN		Enero 2020	Enero 2020	Marzo 2020	Marzo 2023	Agosto 2023	Abril 2024	Julio 2023	Febrero 2024											
PESO AHORRO UNITARIO (gr.)		1,00	3,00	16,00	3,00	9,00	9,00	1,00	2,00											
AHORRO 2025	unidades	490.000	375.000	54.000	1.000	57.600	16.000	72.620	16.740		1.082.960									
	toneladas	0,49000	1,12500	0,86400	0,00300	0,51840	0,14400	0,07262	0,03348	3,25050										
SECCIÓN		M A Y O R D O M Í A						V E N T A A B O R D O												
ELEMENTO DE PLÁSTICO		Removedor para crew	Bolsa almohadas *	Bolsa juego niños	Mantas *	Bolsa basura transparente	Toallitas	TOTAL MAYORDOMIA	SECCIÓN	SET CUBIERTOS Y ENVOLTORIO				REMOVEDOR Y ENVOLTORIO		PAITAS	VASOS	BOLSA CAFES E INFUSIONES	MINI ALCOHOL	TOTAL VENTA A BORDO
MATERIAL SUSTITUCIÓN		madera	servicio eliminado	eliminado	Reducido	Eliminado	Reducido		ELEMENTO DE PLÁSTICO	Madera/Papel	Madera/Papel	Cartón	Cartón	Caja de cartón feb-23	Cristal					
FECHA ACCIÓN		Enero 2023	Marzo 2020	Junio 2023		Agosto 2025			MATERIAL SUSTITUCIÓN	Madera/Papel	Madera/Papel	Cartón	Cartón							
PESO AHORRO UNITARIO (gr.)		1,00	13,00	1,00	13,00	30,00	1,00		FECHA ACCIÓN	2022	Julio 2021	Julio 2021								
AHORRO 2025	unidades	30.000	5.400	100.000	11.700	24.500	361.000		PESO AHORRO UNITARIO (gr.)	10,00	1,00	1,00	2,40	No se puede calcular. Uso compartido	12,00					
	toneladas	0,03000	0,07020	0,10000	0,15210	0,73500	0,36100	1,44830	AHORRO 2025	unidades	2.793	66.155	53.525	356.835	5.462					
									toneladas		0,02793 <td>0,06616</td> <td>0,05353</td> <td>0,85640</td> <td>0,06554</td> <td>1,06956</td>	0,06616	0,05353	0,85640	0,06554	1,06956				

AHORRO PLÁSTICO DE UN SOLO USO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	ACUMULADO t
TOTAL AHORRO ELEMENTOS CATERING		1,06400	1,04400	2,56480	2,50392	5,19449	3,25050	15,62171
TOTAL AHORRO ELEMENTOS MAYORDOMÍA	0,25500	0,90220	0,92950	-0,85540	0,88230	0,65810	1,44830	4,22000
TOTAL AHORRO ELEMENTOS VENTA A BORDO			0,48804	1,00401	1,00401	1,00401	1,06956	4,56964
TOTAL	0,25500	1,96620	2,46154	2,71341	4,39023	6,85660	5,76836	24,41135

En el periodo 2018-2025 se han ahorrado 24,41 Tn. de plásticos de un solo uso.

INICIATIVAS DE DIGITALIZACIÓN

I. Digitalización del soporte a pilotos

Air Nostrum desde 2019 sustituyó los manuales y guías a bordo de sus aviones de la flota CRJ1000 (30) y CRJ200 (4), por el mismo contenido digitalizado (Electronic Flight Bag). Con esta medida se ahorran 30 kg de peso por vuelo.

El proceso de digitalización de la flota de reactores (CRJ1000/CRJ200) se ha seguido mejorando y se ha avanzado en la incorporación de los Electronic Flight Bag (EFB) a la flota de turbohélice que fue aprobada por AESA el 27 de mayo de 2024. Después de la aprobación, el proyecto finalizó en julio de 2024, tras el



cumplimiento de los requisitos normativos de aviación civil, la formación de los tripulantes de vuelo y su debido entrenamiento.

La sustitución de los manuales y guías a bordo de los aviones de la flota ATR 72 (7), por el mismo contenido digitalizado ha supuesto un ahorro de 21,5 kg por vuelo

La digitalización ha traído también la evidente reducción de consumo de papel de unas 4,7 Tn. ya que periódicamente tenían que imprimirse actualizaciones de los manuales

Además, el ahorro de peso supone el correspondiente ahorro de combustible por vuelo y, por lo tanto, de emisiones de CO2 a la atmósfera.

II. Digitalización del soporte a tripulantes de cabina de pasajeros.

La documentación necesaria para los tripulantes de cabina de pasajeros estuvo en 2023 en proceso de digitalización y el proceso a bordo en fase de rediseño. A finales de 2023 se recibieron 30 dispositivos y comenzaron las pruebas de documentación y contenidos. En marzo de 2024 se presentó la documentación para la aprobación de AESA.

El 27/05/2024 se obtuvo de AESA la aprobación de EFB para el personal de cabina (EFB-C). En junio se introdujeron tablets en los aviones y se inició la formación del colectivo de tripulantes de cabina.

El proyecto culminó en septiembre de 2024 con todos los equipos (tablets) a bordo.

Se han bajado de los aviones todos los manuales en papel que ya están disponibles en formato digital. El peso a bordo se ha reducido en 3,4 kg en todas las flotas.

Con la inclusión del EFB para tripulantes de cabina los ahorros por flota se incrementan hasta los 33,4 kilos por vuelo en flota CRJ1000 y CRJ200 y hasta los 24,9 kilos por vuelo en flota ATR 72.

III. Digitalización de los procesos de mantenimiento

El proyecto que inició su fase de diseño en 2019 se encuentra en plena implantación. Se trata de dotar a los técnicos de mantenimiento aeronáutico (TMA) de tabletas individuales con el software eMobility de la compañía TRAX, para el registro de las sus tareas diarias de mantenimiento y la consulta de manuales. Este software permite gestionar todo el proceso de mantenimiento, incluyendo la asignación y distribución de tareas, y su seguimiento (“Work Orders”), la interacción con los clientes y la autorización de transacciones.

En 2024 se trabajó en el complejo proceso de ensayo y validación del sistema (software eMobility / hardware / procedimientos), realizando hasta 13 testeos durante las revisiones de mantenimiento mayor y se han ido resolviendo las incidencias surgidas.

Durante 2025 se ha continuado con el ensayo y validación, realizándose 12 testeos adicionales, y la resolución de discrepancias por el proveedor TRAX que trabajó in situ con los equipos de mantenimiento para la resolución de problemas. El proceso de mejora es continuo y se espera en el primer semestre de 2026 realizar auditorías internas, además de la auditoría de AESA. Se espera entregar la documentación para la aprobación de la autoridad y una vez obtenida ponerlo en producción en el segundo semestre del año.

La digitalización de la documentación, tanto a bordo como en los procesos de mantenimiento, contribuye a varias líneas estratégicas y a los compromisos de la compañía recogidos en el Plan Estratégico de Transición Ecológica:

1. Cambio climático y descarbonización:

Reducción de peso a bordo, que se traduce en ahorro de combustible y reducción de las emisiones de CO₂. En 2025 Air Nostrum operó 80.249 vuelos en flotas en las que se digitalizaron los procesos a bordo tanto de la tripulación de vuelo como de la tripulación de cabina. El descenso de peso de cada vuelo fue de 33,4 kg en CRJ1000/CRJ200 y de 24,9 kg en ATR 72. Este descenso en los vuelos de 2025 supone un ahorro de combustible y por tanto de emisiones de CO₂ a la atmósfera. La estimación* de este ahorro es de 98,7 toneladas de combustible que equivalen a 310,9 Tn. de emisiones de CO₂.

	Vuelos Operado	AKOs	Asientos	Kilometros AKO/Astos	Ahorro peso / vuelo	Ahorro estimado	Litros de ahorro	t de ahorro de fuel	t de ahorro de emisiones CO ₂
CRK	59.980	3.704.466.600	100	37.044.666	33,4	1,7-2,3l./1000km	85.202,7	85,2	268,4
CR2	4.468	119.812.200	50	2.396.244	33,4	1,5-2,3l./1000km	5.511,4	5,5	17,4
ATX	15.801	249.593.616	72	3.466.578	24,9	1,0-1,4l./1000km	7.973,1	8,0	25,1
	80.249	369.405.816					98.687,2	98,7	310,9

Las estimaciones se basan, en datos oficiales de peso y rendimiento publicados por los fabricantes (Bombardier / MHI RJ Aviation / ATR / Airbus), y en sus manuales de rendimiento y planificación de vuelo, utilizados en herramientas de planificación certificadas como Jeppesen y Lido, aplicando criterios de sensibilidad peso-consumos propios de la ingeniería de rendimiento de la aeronave.

2. Economía circular y residuos:

Ahorro de papel, ya que las actualizaciones de la documentación se realizan una vez al mes. En 2025 se ahorraron unas 4,7 toneladas de papel fruto de la digitalización del soporte a pilotos.

La documentación de la tripulación de cabina supondrá un ahorro menor en cantidad de papel a bordo de cada vuelo.

En mantenimiento, se estima que una vez implementado totalmente el proyecto se podrán ahorrar unas 4,3 toneladas de papel anualmente.

3. Mejoras Operativas:

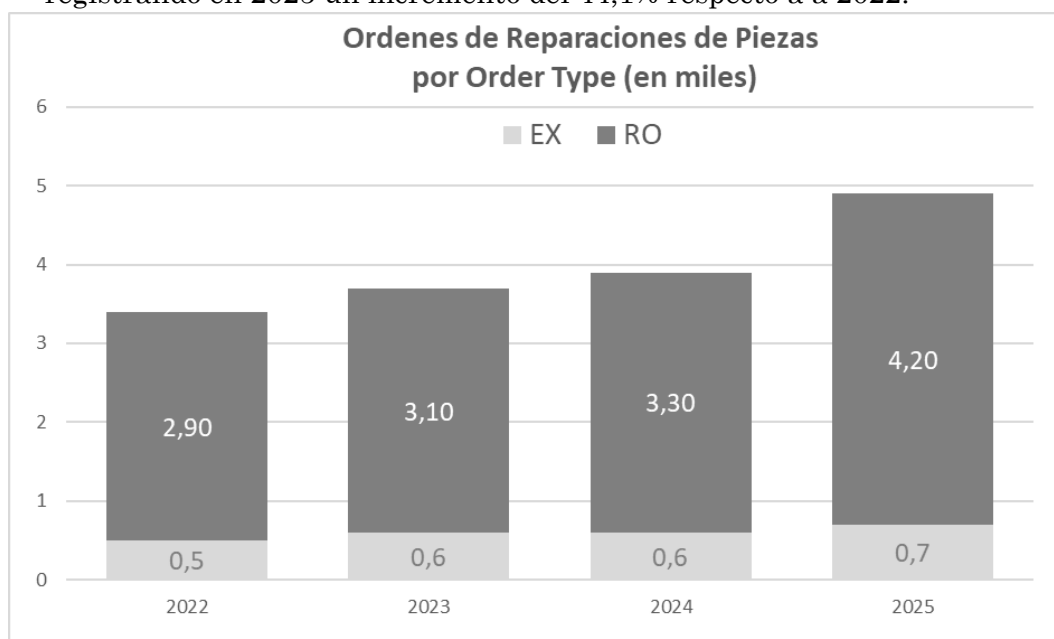
Adicionalmente la digitalización facilita la gestión de documentación a bordo ahorrando desplazamientos al avión (acercamientos) y facilitando la ejecución de los procedimientos operacionales. En la documentación de mantenimiento, la digitalización mejora la gestión y seguimiento de las tareas.

Adicionalmente a las Iniciativas del Plan Estratégico de Transición Ecológica de Air Nostrum hay otras acciones y proyectos medioambientales, relacionados con las líneas estratégicas del Plan:

- Reducción de materiales plásticos de un solo uso en oficinas: la entrega de una taza personalizada a cada empleado permitió retirar los vasos de plástico de las oficinas. La medida implica un ahorro de 390.000 vasos de plástico anuales, equivalentes a un ahorro de casi 1tn.
- Consumo de papel en oficinas: En 2025 se consumieron 7.985,6 kg reduciendo el consumo de papel DIN-A4 en 417,7 kg respecto al año anterior. Los resultados de la comunicación interna, la impresión digital y el uso de un servicio centralizado de reprografía para las tareas más voluminosas se ponen de manifiesto con la

reducción de un 13,8% en el consumo de papel por empleado (0,8 kilos menos de papel por empleado).

- c) Con el objetivo de compensar el consumo de papel, el Grupo organiza una jornada anual de reforestación orientada a la restauración de ecosistemas y a la generación de valor ambiental. En 2025, un total de 64 personas voluntarias de la organización participaron en esta iniciativa y contribuyeron activamente a recuperar el entorno natural y compensar el impacto asociado al uso de recursos.
- d) Segregación a bordo: tras la validación del diseño de un carro de basura práctico y operativo que permitió implementar políticas de segregación de residuos en vuelo, los informes de 2025 ponen de manifiesto que el 84% del colectivo de TCP realiza las labores de segregación correctamente. Los residuos son retirados por un gestor de residuos autorizado.
- e) La reparación de componentes aeronáuticos constituye una práctica consolidada del sector y plenamente integrada en el modelo operativo del Grupo Befemar. Estas intervenciones, sujetas a inspecciones técnicas obligatorias y a rigurosos procesos de control de calidad han experimentado una evolución creciente, registrando en 2025 un incremento del 44,1% respecto a 2022.



Las reparaciones incluyen motores y unidades de potencia auxiliar (APUs), y las llevan a cabo talleres autorizados para realizar y certificar mantenimiento aeronáutico cumpliendo estrictos requisitos técnicos, organizativos y de seguridad de acuerdo con las exigencias de la autoridad aeronáutica garantizando la aeronavegabilidad y la integridad operativa de los equipos intervenidos.

- f) La reparación de equipos informáticos, es también una práctica habitual. El *upgrading* de piezas con el objetivo de prolongar la vida útil de los equipos y mejorar su desempeño, la reutilización de componentes mediante canibalizaciones técnicas, obteniendo un sistema totalmente funcional a partir de dos o más unidades con averías diferentes, o la compra de *refurbished*, son acciones guiadas por los principios de circularidad.

El año 2025 se ha avanzado en el rediseño de procesos y productos, tanto a través de la digitalización (eliminación de consumo de papel), como la eliminación y sustitución de plásticos por materiales con distintos ciclos de vida y mayor circularidad como madera o cartón, la reutilización o el reciclado de productos como bandejas, mantas y carritos. Además, se ha avanzado en los proyectos de digitalización de los procesos de mantenimiento lo que permitirá que puedan ponerse en marcha en 2026.

La coordinación interdepartamental es clave para avanzar a buen ritmo en cada uno de los proyectos en curso. La dirección de Medio Ambiente coordina estos proyectos con cada una de las áreas implicadas y centraliza su seguimiento y control.

MINIMIZANDO. PREVENCIÓN Y GESTIÓN DEL RESIDUO

La Dirección se ha orientado hacia el modelo circular considerando que una parte de los residuos que se generan pueden constituir un recurso útil con valor económico o social.

El Sistema de Gestión Medioambiental del Grupo tiene desarrollado un Procedimiento documentado de Gestión de residuos, que garantiza que los residuos generados son tratados, almacenados y eliminados higiénicamente de forma que no constituyan fuente de contaminación, directa o indirecta para el Medio Ambiente.

Con el objetivo de minimizar el impacto ambiental de sus actividades y promover la gestión adecuada de los residuos que se generan en sus instalaciones o actividades, el grupo fundamenta la circularidad de sus actividades a través de las 9 R's.

A la generación de residuos aplican en todos los casos medidas de emergencia ambiental para los casos de derrame de sustancias peligrosas, vertidos u otras incidencias. En 2025 hubo 4 incidencias relacionadas con derrames. Todas ellas se gestionaron eficazmente aplicando el Manual de Emergencias Medioambientales.

La generación de residuos da lugar a su almacenaje, que cumple con la normativa ambiental, para lo que el grupo cuenta con un almacén de residuos peligrosos, un almacén de residuos químicos y además recupera periódicamente otros residuos no peligrosos.

En todos los casos se contrata a gestores de recursos especializados que serán los encargados de su transporte, tratamiento y disposición final.

El grupo genera residuos a varios niveles: Residuos del Mantenimiento de Aeronaves, Residuos a bordo y Residuos de Instalaciones y Oficinas.

Más allá del detalle específico de los residuos generados en 2025-24-23-22 que se incluyen más adelante, a continuación, se incluye un listado completo de los posibles destinos finales para los residuos que pueden ser generados en el grupo:

R1: Valorización energética.

R2: Recuperación o regeneración de disolventes.

R3: Recuperación de sustancias orgánicas que no se utilizan como disolventes.

R4: Recuperación de metales y compuestos metálicos.

R5: Recuperación de otras materias inorgánicas.
R7: Recuperación de componentes utilizados para reducir la contaminación.
R9: Regeneración u otro nuevo empleo de aceites.
R12: Acondicionamiento previo a la valorización.
R13: Operaciones intermedias con destino final a valorización.
D5: Depósito directo en vertedero.
D9: Tratamiento fisicoquímico previo a depósito en vertedero.
D10: Incineración en instalaciones terrestres, con o sin recuperación de energía
D15: Operaciones intermedias con destino final a eliminación.

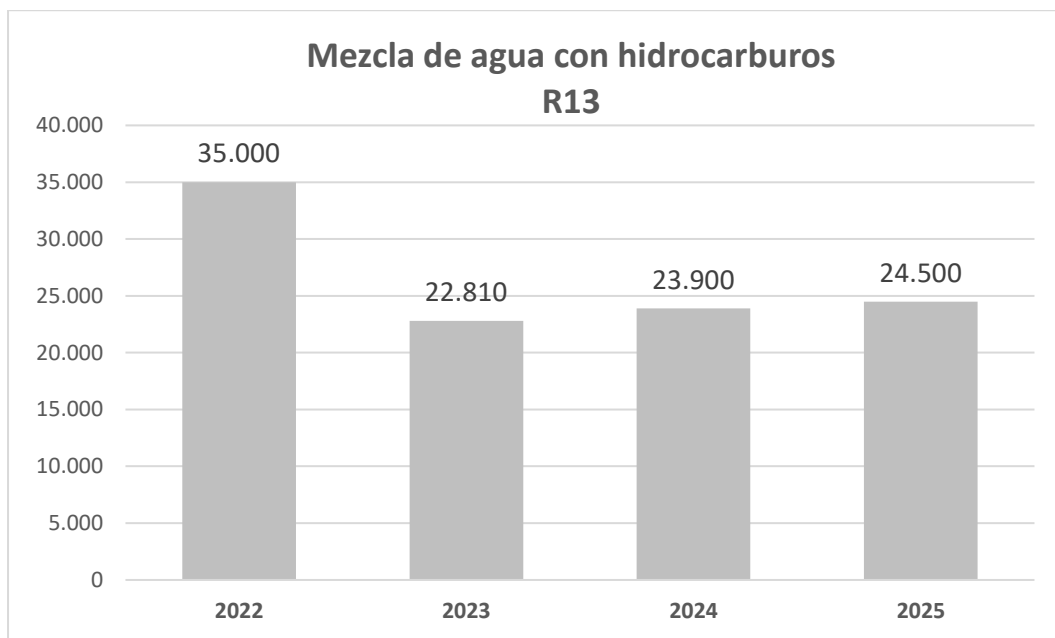
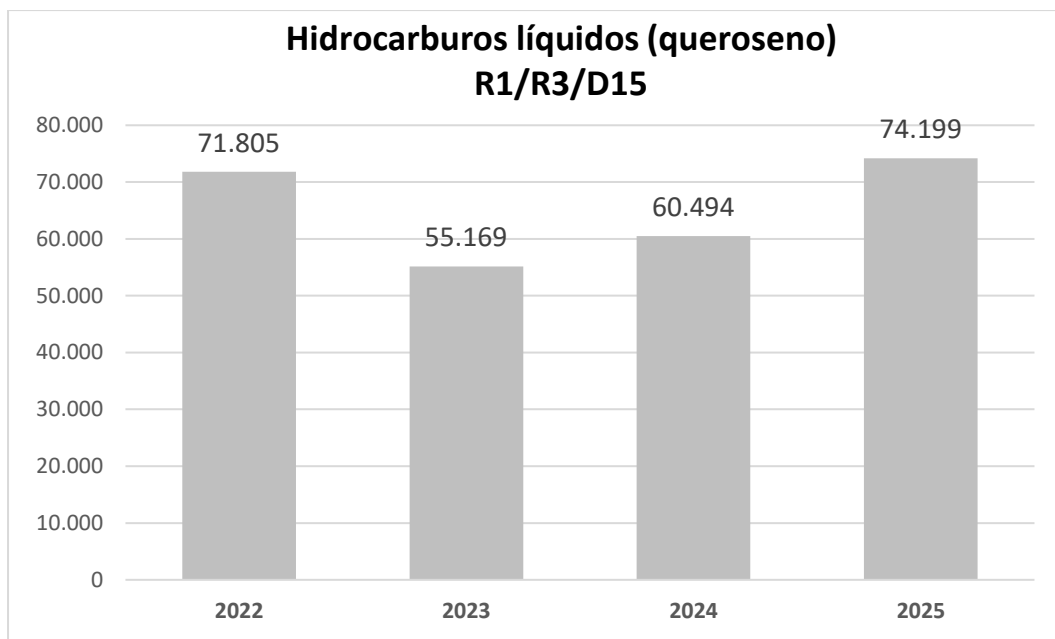
DESTINO FINAL - RESIDUOS PELIGROSOS

Residuo	D. Final	2022	2023	2024**	2025
Absorbentes, trapos y materiales de filtración	R1/R7/D5/D9	6.334	6.253	6.236	8.177
Aceite hidráulico	R9	3.996	2.491	1.884	2.557
Aceite usado	R9/D9	3.310	2.578	2.953	4.250
Aerosoles vacíos	R4	485	420	276	424
Agua con tensoactivos	D9	3.305	3.786	2.069	3.502
Aguas Residuales	R3	-	3328	4923	1.505
Baterías y acumuladores	R4/R12/R13	32,5	262	640	1.133
Ceras y grasas	R1/R3	52	106	37	32
Disolventes	R2	1.241	2.063	1.171	1.544
Envases de plástico vacíos contaminados	R3/D9	1.673	1.464	850	1.053
Envases metálicos vacíos contaminados	R4/D9	3.195	3.268	3.717	4.924
Filtros cabina de pintura	R7	-	-	157	-
Filtros de aceite	R4	358	465	695	540
Gases en recipientes a presión (Masc. PBE)	R4/R12	191	74	35	248
Hidrocarburos líquidos (queroseno)	R1/R3/D10	71.805	55.169	60.494	74.199
Líquido anticongelante	R2	493	111	85	31
Material radioactivo*	R13	-	-	13 ud.	-
Mezcla de agua con hidrocarburos	R13	35.000	22.810	23.900	24.500
RAEEs	R4	1.299	688	0	408
Pilas y acumuladores de litio domésticas	R4/R12	0	241	262	240
Residuos biosanitarios	D9	7	4	1,9	5
Residuos de laboratorio	R5	54	25	11	199
Residuos de pintura	R13/D9	1.022	3.447	2.565	5.147
Siliconas y sellantes	R2/D9	3.763	2.462	1.830	2.062
Solución ácida (ácido acético)	D9	2.950	3.003	1.766	297
Solución ácida (ácido cítrico)	D9	-	-	-	196
Solución alcalina* (electrolitos)	D9	155	198	214	106
Tubos fluorescentes y lámparas	R4	124	166	69	70
Residuos de granallado con sustancias peligrosas	D5	-	-	-	377

* Nota aclaratoria - Gestionado de acuerdo con la normativa por la Dir. Gral. de Política Energética y Minas / S.G. de Energía Nuclear

** Nota aclaratoria - El dato de 2024 de Residuos Peligrosos se ha visto reducido en 2.562 kg por información recibida del Gestor de Residuos en el aeropuerto de FRA, que se ha corregido en 2025. Adicionalmente para el periodo considerado se han reclasificado los registros de las categorías Baterías y Acumuladores y Pilas, debido a la dificultad de clasificación en cada base y por cada gestor de los diversos residuos vinculados (Baterías Ni-cd, Baterías Ni-Mh, Baterías de Plomo, Pilas y acumuladores de litio (domésticas vs industriales), Pilas alcalinas, etc. También se incluye el cambio en la categoría Metales mezclados que ha pasado a integrarse en el listado de residuos no peligrosos.

La evolución de los residuos peligrosos de mayor producción vinculados a aspectos ambientales significativos se recoge en los siguientes gráficos:



RESIDUOS NO PELIGROSOS

De Mantenimiento

Residuo	D. Final	2022	2023	2024	2025
Filtros de aire	R1	284 kg.	153 kg.	72 kg.	330 kg.
Neumáticos	R12*	24.180 kg.	18.420 kg.	12.500 kg.	11.640 kg.

* Antes de convertirse en residuo los neumáticos se recauchutan hasta 7 veces.

Residuos a Bordo

Los residuos a bordo son segregados por el personal de cabina y se entregan a la llegada de cada vuelo donde son gestionados para su eliminación, acondicionamiento previo a la valorización o en el caso de aguas para su envío a depuradora o planta de tratamiento.

Adicionalmente la compañía, con el objeto de minimizar el desperdicio alimentario derivado del servicio a bordo proporcionado a sus pasajeros, optimiza la carga de catering a bordo en base a las reservas de cada vuelo, para reducir al máximo el desperdicio alimentario. Los residuos orgánicos y otros residuos de catering cuyo destino final es la eliminación, se corresponden fundamentalmente con servicios entregados y no/nunca con servicios no usados. No existe prácticamente desperdicio alimentario en los servicios ofrecidos a bordo.

Comprometidos con un Catering Responsable: En colaboración con Newrest Catering, su principal proveedor de catering, Air Nostrum refuerza su compromiso con el desperdicio alimentario.

- Newrest coordina compras planificadas y utiliza herramientas como pedidos anticipados y su sistema ERP Winrest para, medir y reducir el desperdicio alimentario.
- Descargan sus unidades de catering, siguiendo rigurosos procedimientos de eliminación de productos procedentes de países con riesgo sanitario (de fuera de la UE), y en todos los casos guiados por los principios de higiene y reciclaje.
- El proveedor, garantiza la seguridad alimentaria mediante estrictos controles de calidad, asegurando un servicio eficiente y responsable que minimiza tanto el desperdicio alimentario como el impacto ambiental.

Residuos en Instalaciones y Oficinas

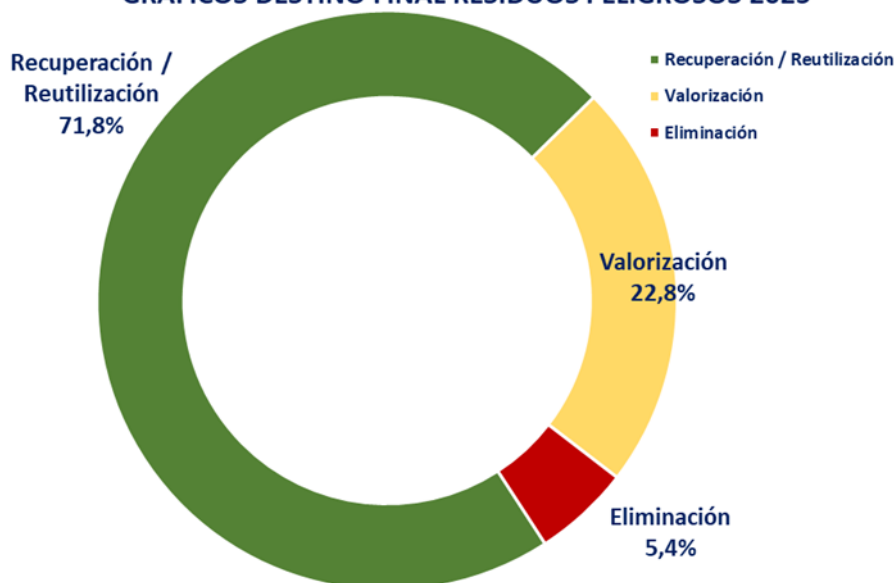
Residuo	D. Final	2022	2023	2024	2025
Papel y Cartón	R12	-	25 kg.	390 kg.	840 kg.
Plásticos	R12	370 kg.	230 kg.	210 kg.	240 kg.
Res. biodegradables: pinocha, orgánicos	R3/R12	10.483 kg.	8.699 kg.	5.745 kg.	1.080 kg.
Doc./material confidencial	Eliminación	17.500 kg.	9.377 kg.	8.020 kg.	10.240 kg.
Pilas Alcalinas domésticas	R4/R12	18 kg.	15 kg.	111 kg.	284 kg.
Metales mezclados	R4	124 kg.	15 kg.	3 kg.	32 kg.

* Se ha reevaluado una parte de los residuos Baterías y Acumuladores que se han pasado a Residuos No Peligrosos (Pilas Alcalinas domésticas). Igualmente ha ocurrido con los metales mezclados.

El 89,1% del total de los residuos se destina a reutilización o valorización.

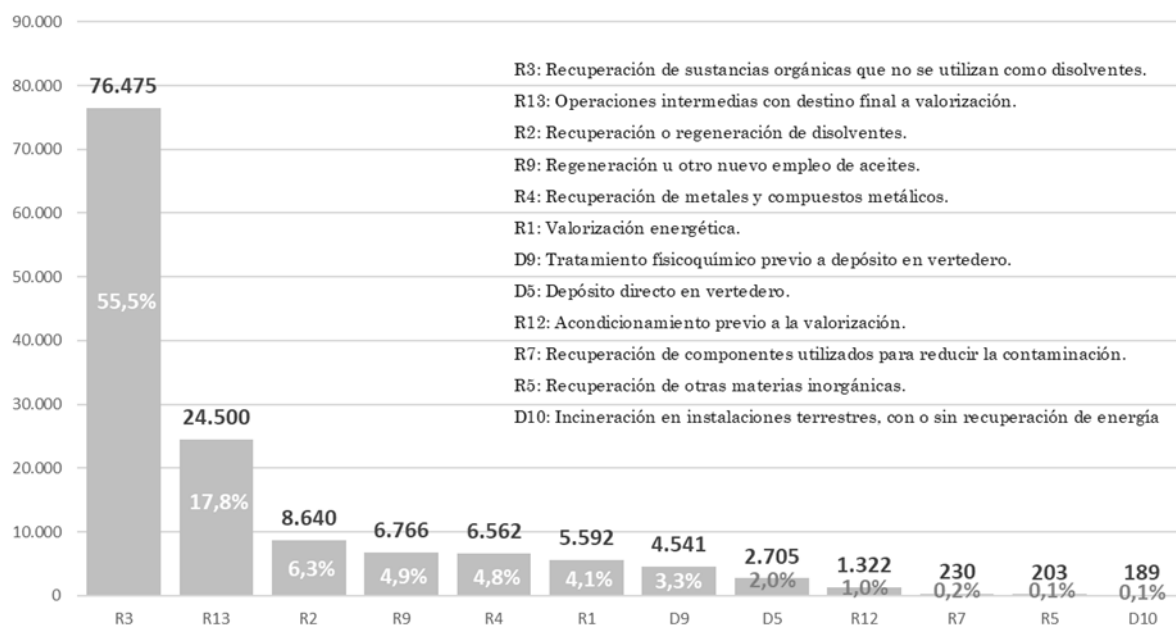
	2022	2023	2024	2025	Variación 2024-2025	
					Cantidad	%
RESIDUOS PELIGROSOS	140.845	114.882	116.839	137.725	20.886	17,9%
RESIDUOS NO PELIGROSOS	52.959	36.934	27.051	24.686	-2.365	-8,7%

GRAFICOS DESTINO FINAL RESIDUOS PELIGROSOS 2025

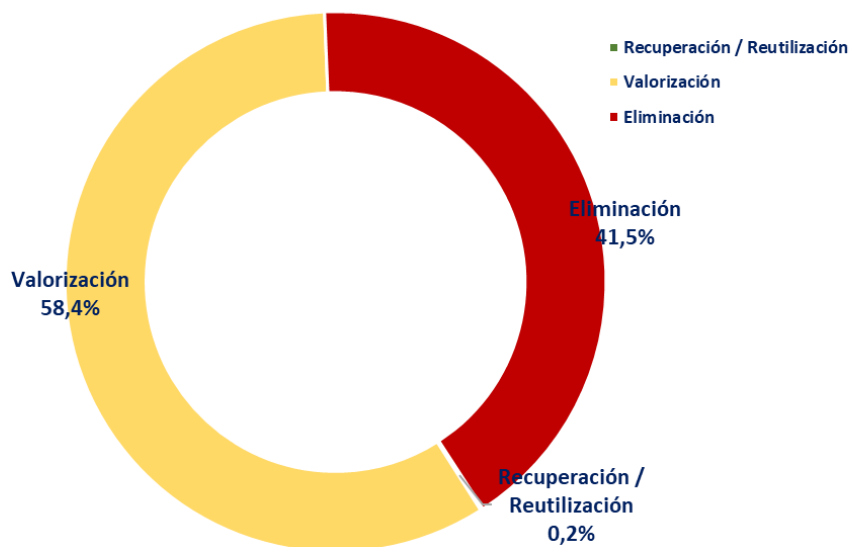


El 94,6% de los residuos peligrosos generados en 2025 se han recuperado, reutilizado o valorizado.

DESTINO FINAL RECURSOS PELIGROSOS 2025

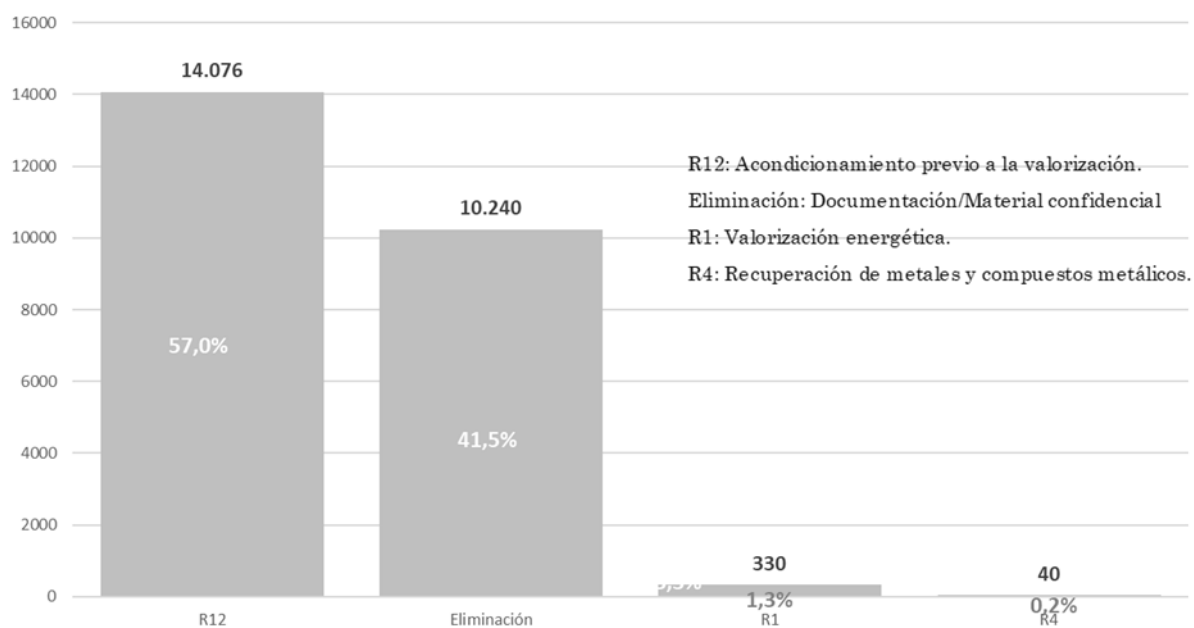


GRAFICOS DESTINO FINAL RESIDUOS NO PELIGROSOS 2025



El 58,5% de los residuos peligrosos generados en 2025 se han recuperado, reutilizado o valorizado. El 41,5% eliminado se corresponde con la categoría Documentación / Material confidencial

DESTINO FINAL RESIDUOS NO PELIGROSOS 2025



APLICACIÓN DE PRINCIPIOS CIRCULARES

El Grupo está en proceso de implantación de acciones para avanzar hacia la transformación de un modelo circular siguiendo con la línea estratégica del Plan de Transición de Crecimiento Sostenible. Partiendo del planteamiento Multi-R y de los principios de la jerarquía europea en la gestión del residuo con el objetivo 2030, el Grupo realiza una revisión de las acciones encaminadas a la implantación de medidas circulares. Se resumen a continuación:



RECHAZAR

Plásticos de un solo uso, hemos eliminado y sustituido productos con el objetivo de renunciar a los plásticos de un solo uso a bordo

REDUCIR

Para todos los aspectos ambientales del grupo se incluye en su evaluación la variación respecto al año anterior. El objetivo es el control constante de su evolución y su reducción año tras año.

El objetivo de todas estas acciones es conservar y regenerar en positivo la naturaleza asegurando la sostenibilidad de los recursos, alargar el ciclo de vida y eliminar los factores externos negativos. Esta revisión y análisis, así como la puesta en marcha de medidas está en la cultura del grupo y sus políticas.

REUTILIZAR / REUSAR

REPARAR

- Piezas de aviones: Se realizan reparaciones en nuestros talleres y en algunos casos se externaliza la reparación de piezas.
- Equipos IT

RESTAURAR

- La restauración aplica también en el trabajo de los técnicos de IT que modernizan equipos antiguos sustituyendo componentes clave.

REFABRICAR

- Refabricación del carrito de servicio a bordo y cajón de mayordomía para permitir la funcionalidad de segregación de residuos.

REDISEÑAR

- Proceso de servicio a bordo facilitando la segregación de residuos
- Proceso de vuelo con la aplicación de la digitalización tanto para tripulación de vuelo como de cabina
- Procesos de mantenimiento (proyecto en curso) incorporando la digitalización a las “work orders” de mantenimiento.

RECICLAR / RECUPERAR

Más del 89% del total de los residuos (peligrosos y no peligrosos) se recuperan para su uso o son regenerados o recuperados.

Proyectos a corto/medio plazo:

- Durante 2025 se trabajó en un intento de reutilizar el queroseno procedente del defueling de los aviones (vaciado de los tanques de combustible para la realización de tareas de mantenimiento). Este combustible no puede volver a usarse en los aviones y se buscaba una alternativa de uso. Por el momento el proyecto está en espera, sin resultados, pendiente de la toma de muestras del queroseno y su posterior análisis y validación.
- En 2025 se valoró la posibilidad del reciclaje de lodos procedentes del separador de hidrocarburos. El proyecto se mantiene en cartera sin resultados en este año.
- Durante el año se mantuvo contacto con varios proveedores para la reutilización de los uniformes de las tripulaciones, evitando su destrucción.

REGENERAR EL CAPITAL NATURAL

La degradación progresiva y sostenida de la biodiversidad a escala global es un factor crítico de presión sobre la integridad y funcionalidad de los ecosistemas. Este proceso mantiene una relación vincular con la crisis climática, en la medida que la pérdida de la biodiversidad y el cambio climático actúan de forma interdependiente amplificando los efectos adversos sobre el capital natural.

En base a los compromisos aprobados en la COP de Kunming-Montreal, también conocida como COP15 de 2022, (la 15ª Convención sobre la Biodiversidad) se adoptó el Marco Mundial de Biodiversidad Kunming-Montreal, cuyo objetivo principal es detener y revertir la pérdida de biodiversidad, entre objetivos establecidos incluyen:

- Conservar al menos el 30% de las zonas terrestres, de aguas continentales y marinas para 2030.
- Restaurar el 30% de los ecosistemas degradados.
- Reducir a la mitad la introducción de especies invasoras.
- Reducir las subvenciones perjudiciales para la biodiversidad en \$500,000 millones al año.

El Grupo, en coherencia con su compromiso por la sostenibilidad reconoce la necesidad de preservar el capital natural en los entornos donde desarrolla su actividad. A tal efecto asume un enfoque proactivo orientado a prevenir, minimizar y en su caso compensar impactos potenciales sobre la flora, la fauna y los hábitats, promoviendo la adopción de prácticas operativas en materia de conservación de la biodiversidad.

En Air Nostrum, se pone foco en la identificación de impactos en sus actividades y a lo largo de la cadena de valor, con especial atención a sus operaciones aeroportuarias, fundamentalmente en relación con factores de incidencia en ruido y contaminación que pueda impactar de forma negativa a especies del entorno. Las instalaciones en las que se desarrolla la actividad principal del Air Nostrum son terrenos industriales propiedad de AENA. Así mismo ésta cuenta con Estudios de Fauna y Hábitats en los aeropuertos donde opera para identificar su comportamiento y posteriormente elabora el Estudio de Riesgo de Fauna del Aeropuerto y el Programa de Gestión de Fauna del mismo. Los riesgos identificados son mitigados y gestionados mediante un Programa de Gestión de Fauna del Aeropuerto que se elabora de acuerdo con lo estipulado por la AESA.

En el ámbito de la conservación de la biodiversidad, se contemplan dos líneas de acción:

- Iniciativas de protección de la biodiversidad, comunicación y sensibilización.
- Acciones de voluntariado

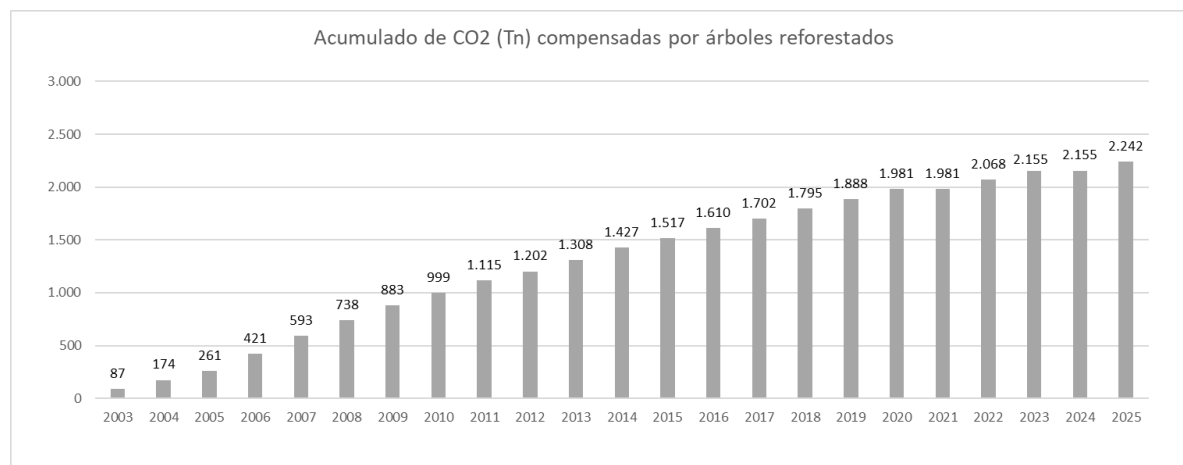
Promovemos la educación y sensibilización sobre la importancia de la concienciación ambiental, de la naturaleza y biodiversidad entre nuestros empleados y las comunidades locales, fomentando una cultura de sostenibilidad y responsabilidad ambiental.

En el Grupo, creemos que la preservación de la naturaleza y la biodiversidad es esencial para un futuro próspero y sostenible. Siendo conscientes de su relevancia, de acuerdo con el Informe de 2025 de riesgos del Foro Económico Mundial (World Economic Forum), la pérdida de biodiversidad se sitúa como el segundo riesgo más severo en el largo plazo.

En 2025 continuamos trabajando para contribuir positivamente a la preservación de la naturaleza y de la biodiversidad y minimizar nuestros impactos negativos a través de compromisos concretos y alianzas estratégicas.

Más de 21 años comprometidos con la naturaleza

Desde Air Nostrum, como ya hemos dicho anteriormente, con el objetivo de compensar las emisiones de CO₂ y el consumo de papel, así como para sensibilizar a los empleados en materia ambiental, el Grupo lleva desarrollando desde el año 2004 y con carácter anual, una jornada de reforestación por empleados voluntarios. Esta acción ha permitido plantar hasta el momento un acumulado de más de 7500 árboles, compensando 2.242tn de CO₂.



2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN

HITOS 2025



En 2025 se ha reducido un 2,2% la intensidad energética frente a 2024.
A cierre de 2025 se ha reducido un 5,8% la intensidad energética frente a 2019.



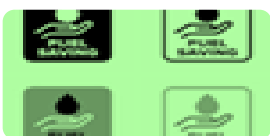
Los ahorros de plásticos de un solo uso, en 2025 alcanzaron las 5,77 Tn. Los ahorros acumulados desde 2018, son de 24,41 Tn.



A cierre de 2025, el consumo total de SAF ha sido de 2.653.000 L (2.653 m³) lo que ha supuesto un 2% del total de combustible utilizado. Las emisiones ahorradas asociadas al consumo de SAF de 2025 son 8.812 tn



Electrificación de flota: todas las unidades eléctricas recibidas y en funcionamiento, tanto vehículos como equipos utilizados para las labores de mantenimiento.



Eficiencia Operacional destinada al ahorro de combustible (Software Skybreathe). Durante 2025 se termina de testear la herramienta, comenzando la fase de producción a finales de año.



Digitalización completa a bordo, en todas las flotas y tanto para las tareas de tripulación de vuelo como de cabina. La sustitución de los manuales de vuelo en papel ahorra peso a bordo y por tanto consumo de combustible (98,7 Tn.) y emisiones de CO₂ (310,9 Tn.).



Más del 89% de los residuos generados se ha reciclado o valorizado.



Asimismo, este año 2025, el Sistema de Gestión Integrado de Calidad y Medio Ambiente del Grupo se recertifica bajo la norma ISO 9001 e ISO 14001, con alcance Transporte aéreo de pasajeros, Mantenimiento de aeronaves y Actividades y servicios de apoyo al vuelo.



En 2025 el consumo de energía eléctrica en las instalaciones de Air Nostrum ha sido un 24,1% inferior al registrado el año anterior.

OBJETIVOS 2026



Reducir la intensidad energética en un 10% en 2028 frente a 2019.
Reducir las emisiones netas en 2030 en línea con los objetivos de descarbonización del sector.



Aumentar el uso de combustibles SAF (Sustainable Aviation Fuels) progresivamente de forma que en 2030 el consumo alcance el 10%, lo que mejora las exigencias del paquete legislativa Fit for 55



Extender el proyecto de electrificación de vehículos y otros equipos de tierra utilizados para las labores de mantenimiento, coordinación y servicios generales de la base de Madrid.



Seguir trabajando en la mejora de la intensidad energética en vuelo (gr. CO2/PKT) mediante la aplicación de buenas prácticas de consumo de combustible a través de la herramienta SkyBreathe.



Reducir consumo energético mediante la instalación de vinilos térmicos en las instalaciones centrales.
Generar nuestra propia energía sostenible, mediante tecnología fotovoltaica.

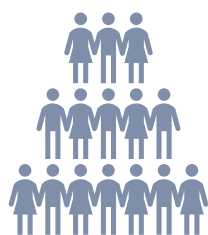


Jornada de reforestación para compensar consumo de papel.

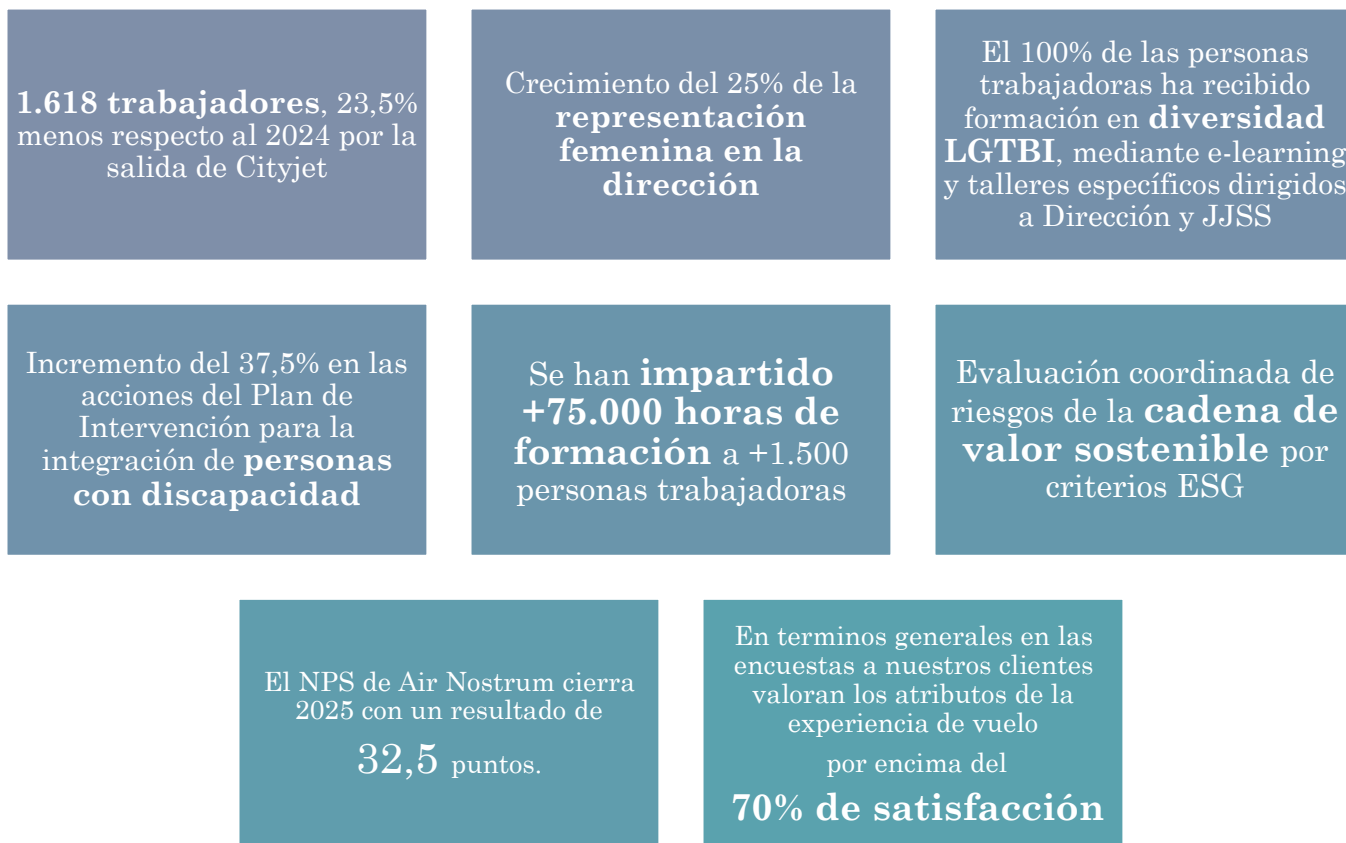


Buen gobierno y Reporting.

UN IMPACTO SOCIAL POSITIVO



NUESTRO EQUIPO	84
VIAJAR CON NOSOTROS	118
UNA CADENA DE VALOR DE IMPACTO POSITIVO	121
COMPROMISO CON LA SOCIEDAD	124
VISIÓN 2026	131



NUESTRO EQUIPO

COHESIÓN Y COMPROMISO PARA CONSTRUIR PROPÓSITO SOCIAL

Como Grupo, Befemar aspira a crear un impacto positivo en las personas y comunidades, favoreciendo su conectividad y siendo parte de la transformación sostenible de la aviación. Juntos trabajamos por este objetivo común.

Reconocemos que la consecución de este propósito depende de nuestro modelo asentado en los valores propios: la resiliencia, innovación, excelencia operativa con el foco en las personas y su bienestar.

Aspirar a todo ello solo es posible desde nuestro compromiso por las personas y la generación de entornos positivos que favorezcan la transformación y el alineamiento hacia el objetivo compartido.

En el Grupo Befemar, valoramos a nuestros empleados como activos fundamentales y agentes de transformación social en un entorno en constante evolución. Algunos de los aspectos claves de nuestro compromiso con las personas incluyen:

Diversidad y bienestar: Nuestro Compromiso en el 2025

En 2025, hemos reafirmado nuestro compromiso con la creación de un entorno inclusivo y saludable para toda nuestra plantilla.

Valoramos la diversidad en todas sus formas y promovemos la igualdad de oportunidades, asegurando que cada persona se sienta respetada y valorada.

MODELO Y PILARES

- Fomentamos el crecimiento profesional y personal de nuestros colaboradores. Ofrecemos oportunidades de formación, capacitación y desarrollo continuo para que puedan alcanzar su máximo potencial.
- Priorizamos la salud y el bienestar de nuestra plantilla, implantando medidas orientadas a garantizar un entorno de trabajo seguro y promoviendo activamente hábitos de vida saludables.
- Durante 2025 hemos puesto en marcha un plan de actuación preventiva dirigido al colectivo de Técnicos de Mantenimiento, con el objetivo de prevenir la aparición de dolencias musculoesqueléticas y mejorar las condiciones ergonómicas del puesto de trabajo.
- Continuamos desarrollando iniciativas orientadas al cuidado de la salud mental, fomentando la gestión del estrés y el bienestar emocional de nuestro personal como parte de nuestro compromiso con un entorno laboral saludable y sostenible.

- Estamos comprometidos con la igualdad de oportunidades y la no discriminación. Valoramos la diversidad y promovemos un entorno inclusivo donde cada persona se sienta respetada y valorada. Esto incluye un firme compromiso con la comunidad LGTBI, asegurando que todas las personas, independientemente de su orientación sexual o identidad de género, se sientan acogidas y valoradas. Implementamos políticas y programas específicos para apoyar a los empleados LGTBI, promoviendo la igualdad de derechos y oportunidades, y creando un ambiente de trabajo libre de discriminación y prejuicios.
- Contribuimos activamente al bienestar de las comunidades en las que operamos. Participamos en iniciativas sociales y apoyamos causas locales.

La estrategia y el modelo de negocio del Grupo Befemar se sustentan en el reconocimiento y la consideración activa de los intereses, opiniones y derechos de su equipo humano. Este enfoque se traduce en el impulso de un empleo estable y de calidad, apoyado en políticas laborales orientadas a reforzar la estabilidad contractual y a favorecer el desarrollo profesional de las personas trabajadoras.

Adicionalmente, el Grupo promueve de forma decidida la diversidad y la inclusión, mediante la implementación de iniciativas que aseguran la igualdad de oportunidades y fomentan entornos laborales inclusivos. Estas actuaciones se encuentran plenamente integradas en su enfoque estratégico y alineadas con sus compromisos en materia de sostenibilidad.

En 2025, nuestro compromiso con la paz social se ha mantenido como uno de los pilares fundamentales de nuestra gestión de personas.

Durante el último trimestre del año, se ha iniciado un proceso de diálogo social con todos los colectivos de la organización: personal de vuelo (pilotos y TCPs), personal de administración y personal técnico de mantenimiento, con el objetivo de fomentar una comunicación abierta y continua.

A través de reuniones mensuales, se abordan inquietudes y se plantean propuestas desde un enfoque constructivo y colaborativo, orientado a la búsqueda de acuerdos equilibrados que contribuyan a consolidar una organización sostenible, tanto para las personas que la integran como para su entorno.

Este espacio de diálogo permite anticipar necesidades, fortalecer la confianza mutua y avanzar hacia soluciones compartidas que favorezcan la estabilidad y el compromiso.

IMPULSANDO UN FUTURO SOSTENIBLE Y EQUITATIVO CON LAS PERSONAS EN EL CENTRO

EL EQUIPO

El Grupo Befemar está integrado por un total de 1.618 personas al cierre del ejercicio 2025. Esta cifra supone un decrecimiento del 23,5 % de la plantilla respecto a 2024, motivado principalmente por la salida del perímetro del Grupo de las compañías Cityjet DAC y SAS.

El cuadro adjunto recoge el detalle de la plantilla por cada una de las empresas del Grupo, con datos correspondientes al 31 de diciembre de cada ejercicio.

Empresa	Facturació n 2024	EBITD A 2024	Coste plantilla a 2024	Plan tilla 2024	Facturació n 2025	EBITDA 2025	Coste plantilla 2025	Plantilla 2025	Coste plantilla a/ Cifra Negocio s 2024	Coste plantilla a/ Cifra Negocio s 2025	Cifra de Negocios / plantilla 2024	Cifra de Negocios / plantilla 2025	Coste plantilla a /EBITD A 2024	Coste plantilla a /EBITD A 2025	Ebidta/ plantilla a 2024	Ebidta/ plantilla a 2025
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	621.505,00 €	-335 €	60.953 €	768	690.095,62 €	22.540,09 €	-65.610,81 €	814	10%	-10%	809 €	848 €	-182 €	-3 €	-	28 €
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS SLU	88.647,00 €	7.677 €	20.661 €	421	108.019,11 €	7.415,67 €	-22.649,33 €	444	23%	-21%	211 €	243 €	3 €	-3 €	18 €	17 €
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES SLU	19.376,00 €	2.461 €	10.085 €	185	19.932,66 €	2.905,17 €	-11.234,00 €	187	52%	-56%	105 €	107 €	4 €	-4 €	13 €	16 €
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO	11.723,00 €	467 €	5.369 €	137	11.978,05 €	395,43 €	-5.386,32 €	131	46%	-45%	86 €	91 €	11 €	-14 €	3 €	3 €
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS SLU	1.310,00 €	26 €	373 €	9	2.022,55 €	188,52 €	-429,14 €	13	28%	-21%	146 €	156 €	14 €	-2 €	3 €	15 €
BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT	704,00 €	1 €	-	-	707,43 €	3,03 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AIR INVESTMENT VALENCIA SL	-	-17 €	-	-	-	-62,57 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
STRATEGIC ALLIANCE OF REGIONAL AIRLINES LIMITED	1.871,00 €	327 €	-	-	1.887,07 €	202,19 €	-641,61 €	-	-	-34%	-	-	-	-3 €	-	-
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	6.212,00 €	-178 €	165 €	3	5.553,53 €	264,45 €	-369,71 €	2	3%	-7%	2.071 €	2.777 €	-1 €	-1 €	-59 €	132 €
INVERSIONES LÍNEAS AÉREAS INTERNACIONALES SLU	-	-35 €	-	-	-	-45,72 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ANTA	1.978,00 €	-160 €	392 €	24	2.160,95€	229,31 €	350,17 €	27	20%	16%	82 €	-	-2 €	2 €	-7 €	-
Maltair Holding S.L.U.	-	-	-	-	45,07 €	31,07 €	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PERSONAS 1: Evolución de indicadores de gestión: cifra de negocio; coste plantilla/cifra de negocio %; cifra de negocio/plantilla €; ebidta ; coste plantilla/ebidta (%); ebidta/plantilla (€); coste plantilla (€)

Sociedades	Empleados/as 2024	Empleados/as 2025
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	768	814
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	137	131
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	421	444
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	185	187
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	9	13
ANTA S.A.	24	27
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	3	2
ARD AER COMMERCIAL LTD	1	0
CITYJET DAC	127	0
CITYJET AS	440	0
Total	2115	1618

PERSONAS 2: Distribución número de empleados, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

Sociedades	Empleados/as 2024	Empleados/as 2025
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	768	814
Baleares	39	47
Barcelona	1	1
Madrid	289	298
Málaga	9	9
Valencia	420	445
Vizcaya	10	10
Melilla	0	4
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	137	131
Valencia	137	131
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	421	444
Almería	3	3
Palma de Mallorca	4	4
Barcelona	3	3
Madrid	39	45
Málaga	5	7
Gran Canaria	2	3
Valencia	362	377
Vizcaya	3	2
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	185	187
Madrid	1	1
Valencia	184	186
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	9	13
Valencia	9	13
ANTA S.A.	24	27
Paraguay	24	27
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	3	2
Irlanda	3	2
ARD AER COMMERCIAL LTD	1	0

Irlanda	1	0
CITYJET DAC	127	0
Irlanda	127	0
CITYJET AS	440	0
Irlanda	440	0
Total	2115	1618

PERSONAS 3: Distribución empleados por empresas y centros de trabajo, 2024-2025

GRUPO BEFEMAR	2024	2025
Hombre	1206	915
Mujer	909	703
Total	2115	1618

PERSONAS 4: Distribución empleados por género, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR				
Hombres	<30 años	30-50 años	>50 años	Total
2024	252	587	367	1206
2025	229	366	320	915
Mujeres	<30 años	30-50 años	>50 años	Total
2024	261	495	153	909
2025	220	353	130	703

PERSONAS 5: Distribución empleados por género y edad, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR 2024	Hombre	Mujer	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	14	8	22
Grupo Superior de Gestores	186	216	402
Cuerpo General de Administrativos	31	66	97
Servicios Aeroportuarios	41	38	79
TCP	77	463	540
Pilotos	499	37	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	32	35	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	52	35	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	264	11	275
Total	1206	909	2115

PERSONAS 6: Distribución empleados por género y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2025	Hombre	Mujer	Total
Alta Dirección	7	0	7
Dirección	15	10	25
Grupo Superior de Gestores	96	165	261
Cuerpo General de Administrativos	21	61	82
Servicios Aeroportuarios	44	40	84
TCP	26	313	339
Pilotos	336	29	365
Gestores Administrativos de Mantenimiento	34	35	69
Gestores Técnicos de Mantenimiento	55	34	89
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	281	16	297
Total	915	703	1618

PERSONAS 7: Distribución empleados por género y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2025

GRUPO BEFEMAR	2024	2025
Indefinido	2103	1606
Hombre	1197	913
Mujer	906	693
Temporal	12	12
Hombre	9	2
Mujer	3	10

PERSONAS 8: Distribución empleados por tipo de contrato y género, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR						
	Indef. <30 años	Indef. 30-50 años	Indef. > 50 años	Temp. <30 años	Temp. 30-50 años	Temp. > 50 años
2025	437	719	450	12	0	0
2024	508	1078	517	7	2	3

PERSONAS 9: Distribución empleados por tipo de contrato y edad (<30 años; 30-50a; >50ª), GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR 2024	Indefinido	Temporal	Total general
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	22	0	22
Grupo Superior de Gestores	398	4	402
Cuerpo General de Administrativos	93	4	97
Servicios Aeroportuarios	79	0	79
TCP	538	2	540

Pilotos	534	2	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	67	0	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	87	0	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	275	0	275
Total	2103	12	2115

PERSONAS 10: Distribución empleados por tipo de contrato y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2025	Indefinido	Temporal	Total general
Alta Dirección	7	-	7
Dirección	25	-	25
Grupo Superior de Gestores	261	-	261
Cuerpo General de Administrativos	82	-	82
Servicios Aeroportuarios	84	-	84
TCP	328	11	339
Pilotos	365	-	365
Gestores Administrativos de Mantenimiento	69	-	69
Gestores Técnicos de Mantenimiento	89	1	90
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	296	-	296
Total	1606	12	1618

PERSONAS 11: Distribución empleados por tipo de contrato y clasificación profesional, GRUPO BEFEMAR 2025

GRUPO BEFEMAR	2024	2025
Completa	2012	1580
Hombre	1186	910
Mujer	826	670
Parcial	103	38
Hombre	20	5
Mujer	83	33

PERSONAS 12: Distribución empleados por género y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR						
Comp. <30 años		Comp. 30-50 años	Comp. > 50 años	Parc. <30 años	Parc. 30-50 años	Parc. > 50 años
2025	445	693	442	4	26	8

2024	501	1008	503	20	66	17
------	-----	------	-----	----	----	----

PERSONAS 13: Distribución empleados por edad (<30 años; 30-50a; >50a) y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR 2024	Completa	Parcial	Total
Alta Dirección	10	0	10
Dirección	22	0	22
Grupo Superior de Gestores	396	6	402
Cuerpo General de Administrativos	91	6	97
Servicios Aeroportuarios	69	10	79
TCP	476	64	540
Pilotos	524	12	536
Gestores Administrativos de Mantenimiento	66	1	67
Gestores Técnicos de Mantenimiento	84	3	87
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	274	1	275
Total	2012	103	2115

PERSONAS 14: Distribución empleados por clasificación profesional y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2025	Completa	Parcial	Total
Alta Dirección	7	0	7
Dirección	25	0	25
Grupo Superior de Gestores	257	4	261
Cuerpo General de Administrativos	78	4	82
Servicios Aeroportuarios	74	10	84
TCP	325	14	339
Pilotos	365	0	365
Gestores Administrativos de Mantenimiento	68	1	69
Gestores Técnicos de Mantenimiento	85	4	89
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	296	1	297
Total	1580	38	1618

PERSONAS 15: Distribución empleados por clasificación profesional y tipo de jornada, GRUPO BEFEMAR 2025

GRUPO BEFEMAR 2024	Altas	Bajas	Total
Hombre	196	197	393
Mujer	175	168	343
Total	371	365	736

PERSONAS 16: Distribución empleados por género, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2025	Altas	Bajas	Total
Hombre	122	78	200
Mujer	171	140	311
Total	293	218	511

PERSONAS 17: Distribución empleados por género, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2025

GRUPO BEFEMAR										
	Altas <30 años	Altas años	30-50	Altas > 50 años	Bajas años	<30	Bajas años	30-50	Bajas años	> 50
2024	260	95	16		174		151		40	
2025	235	49	9		153		47		18	

PERSONAS 18: Distribución empleados por edad (<30 años; 30-50a; >50a), altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2024-2025

GRUPO BEFEMAR 2024	Altas	Bajas	Total
Dirección	2	1	3
Grupo Superior de Gestores	47	41	88
Cuerpo General de Administrativos	15	12	27
Servicios Aeroportuarios	5	5	10
TCP	160	164	324
Pilotos	76	94	170
Gestores Administrativos de Mantenimiento	8	3	11
Gestores Técnicos de Mantenimiento	18	17	35
Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	40	28	68
Total	371	365	736

PERSONAS 19: Distribución empleados por clasificación profesional, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2024

GRUPO BEFEMAR 2025	Altas	Bajas	Total
Alta Dirección	1	1	2
Dirección	2	3	5
Grupo Superior de Gestores	30	24	54
Cuerpo General de Administrativos	9	6	15
Servicios Aeroportuarios	6	5	11
TCP	140	127	267
Pilotos	45	18	63
Gestores Administrativos de Mantenimiento	6	3	9
Gestores Técnicos de Mantenimiento	13	12	25

Técnicos Mantenimiento Aeronáutico	41	19	60
Total	293	218	511

PERSONAS 20: Distribución empleados por clasificación profesional, altas y bajas, GRUPO BEFEMAR 2025

Sociedad 2024	Porcentaje rotación
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	22,78%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	9,42%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	13,71%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	7,67%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	5,88%
CITYJET DAC	7,59%
CITYJET AS	22,39%
ANTA S.A.	6,38%
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	66,67%
ARD AER COMMERCIAL LTD	0,00%
HIBERNIAN AIRLINES LTD	100,00%

PERSONAS 21: Cálculo de la rotación, 2024

Sociedad 2025	Porcentaje rotación
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	22,00%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	10,07%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	10,52%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	6,99%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	18,18%
CITYJET DAC	0,00%
CITYJET AS	0,00%
ANTA S.A.	23,53%
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD	60,00%
ARD AER COMMERCIAL LTD	0,00%
HIBERNIAN AIRLINES LTD	0,00%

PERSONAS 22: Cálculo de la rotación, 2025

Promedio de AÑOS DE ANTIGÜEDAD 31/12/2024			
Sociedad	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	16	12	14

ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	15	15	
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	13	12	12.5
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	18	16	17
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	21	15	18
CITYJET DAC	10	7	8.5
CITYJET AS	3	4	3.5
ARAI	2	0	2
ARDER	1	0	1

PERSONAS 23: Promedio de años de antigüedad media de la plantilla, por género y empresas. 2024

Promedio de AÑOS DE ANTIGÜEDAD 31/12/2025			
Sociedad	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	16	12	14
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	16	15	15,5
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	12	13	12,5
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	17	18	17,5
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	17	20	18,5
CITYJET DAC	0	0	0
CITYJET AS	0	0	0
ARAI	2	0	1
ARDER	0	0	0

PERSONAS 24: Promedio de años de antigüedad media de la plantilla, por género y empresas. 2025

REMUNERACIONES

Igualdad retributiva y principios del Sistema Retributivo

En Grupo Befemar, nuestra política retributiva está diseñada para garantizar la igualdad salarial y promover un entorno laboral equitativo y diverso. Nos comprometemos a evaluar de manera justa y transparente los puestos de trabajo, considerando tanto la igualdad como el valor intrínseco de las funciones desempeñadas.

Principios del Sistema Retributivo

Igualdad salarial: Nos aseguramos de que no existan diferencias injustificadas entre géneros. La igualdad de retribución entre mujeres y hombres es un pilar fundamental de nuestra política retributiva.

Criterios objetivos: La retribución de las personas trabajadoras se basa en criterios objetivos que reflejan el valor y la responsabilidad de cada puesto de trabajo. Esto garantiza que las decisiones salariales sean justas y transparentes.

Convenios colectivos: La retribución está sujeta a los convenios colectivos firmados, tanto a nivel de empresa como sectorial, aplicables al 98% de la plantilla. Estos convenios aseguran que las condiciones salariales sean equitativas y estén alineadas con las normativas vigentes.

Igualdad de oportunidades: Promovemos la igualdad de oportunidades y la no discriminación en todas las etapas de la carrera profesional. Nos esforzamos por crear un entorno inclusivo donde cada persona empleada tenga la oportunidad de desarrollarse y alcanzar su máximo potencial.

Adaptación a normativas y mejores prácticas: Reafirmamos nuestro compromiso con la igualdad salarial y continuaremos adaptándonos a las normativas y mejores prácticas para garantizar un entorno laboral justo y diverso.

En 2025 hemos avanzado en la revisión de la valoración de puestos de trabajo, diseñando el Mapa de Puestos, una herramienta clave que permitirá definir, antes de junio de 2026, el nuevo sistema retributivo de la organización.

Este proceso supone un paso relevante para garantizar un modelo retributivo más coherente, equitativo y alineado con la estructura organizativa y los principios de sostenibilidad y transparencia.

En resumen, en Grupo Befemar, la igualdad retributiva no es solo un objetivo, sino una realidad que se refleja en nuestras políticas y prácticas diarias. Nos comprometemos a seguir avanzando hacia un futuro donde la equidad y la justicia sean la norma.

ALTA DIRECCIÓN

La Remuneración de los consejeros viene reflejada en las cuentas anuales publicadas 2024 y 2025.

Al 31 de diciembre de 2024 y 2025 no existen anticipos, ni otros compromisos, ni se han contraído obligaciones en materia de pensiones y seguros de vida con los miembros del Consejo de Administración.

Al cierre del ejercicio el Grupo tiene contratado un seguro de responsabilidad civil para el

Administrador Único y la Alta Dirección y la prima pagada en el año 2024 y 2025 ascendió a 189 y 146 miles de euros respectivamente.

En el deber de evitar situaciones de conflicto con el interés del Grupo durante el ejercicio el Administrador Único ha cumplido con las obligaciones previstas en el artículo 228 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital. Asimismo, tanto él como las personas a él vinculadas, se han abstenido de incurrir en los supuestos de conflicto de interés previstos en el artículo 229 de dicha ley, excepto en los casos en que haya sido obtenida la correspondiente autorización.

Dentro de los beneficios sociales que la empresa ofrece a su personal de dirección se encuentra los planes de jubilación. Se han acogido durante estos años un total de 7 directores/as.

Sociedades (Importe en €)	2024	2025
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	30.000,00	30.000,00
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	126.999,96	132.999,96
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	21.999,96	21.999,96
ARA IRLANDA	1.625,00	8.624,50
HIBERNIAN	8.125,00	0,00
Total general (Importe en €)	188.749,92	193.624,42

PERSONAS 25: Aportación a los planes de jubilación, 2024-2025

BIENESTAR INTEGRAL

SEGURIDAD, SALUD Y BIENESTAR LABORAL

El Grupo Befemar mantiene un compromiso por la creación de entornos de trabajo seguros, positivos, colaborativos y medioambientalmente eficientes manifestando una firme responsabilidad con la seguridad y salud de sus trabajadores mediante:

1. **Protección eficaz:** reconocer el derecho de las personas trabajadoras a una protección eficiente en materia de seguridad y salud en el trabajo es esencial. Esto implica garantizar que los empleados/as estén seguros y saludables mientras realizan sus tareas laborales. La empresa se compromete activamente a cumplir y mejorar las condiciones de trabajo para elevar el nivel de protección de su plantilla.
2. **Prevención de Riesgos Laborales (PRL):** Grupo Befemar Global Management se asegura de desarrollar medidas preventivas para abordar los riesgos laborales. Esto incluye la adopción de prácticas y políticas que minimicen los peligros y promuevan un entorno de trabajo seguro. La seguridad y salud de la plantilla abarca todos los aspectos relacionados con su labor.
3. **Enfoque de gestión:** la sociedad Air Nostrum LAM ha establecido un Servicio de Prevención Mancomunado desde 2021. Este servicio atiende a varias empresas del grupo, incluyendo Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Global Services, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, y Air Nostrum Training Operations. El servicio abarca especialidades como seguridad en el trabajo, ergonomía, psicosociología y medicina del trabajo. Además, la especialidad de higiene está externalizada en SERMESA como un Servicio de Prevención Ajeno.
4. **Mejora continua:** proporcionar a la plantilla ambientes de trabajo sanos y seguros. Se logra mediante una mejora continua en las condiciones de salud y seguridad. La integración de la prevención en todas las áreas de gestión de la empresa es fundamental. La colaboración con otros departamentos garantiza que la seguridad y salud sean una prioridad en todas las operaciones.
5. **Formación y concienciación:** la empresa reconoce la importancia de la formación. Por lo tanto, se programan cursos periódicos para todos los empleados/as. Esto asegura que estén informados y conscientes de las prácticas seguras y saludables en el lugar de trabajo.
6. **En el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo,** la colaboración entre el personal y la empresa es esencial para garantizar un entorno laboral seguro y saludable. En el Grupo Befemar se lleva a cabo una escucha activa de la plantilla a través del diálogo con los órganos de Gobierno que los representa con una periodicidad trimestral:

Delegados de Prevención:

Los delegados de Prevención tienen la responsabilidad de colaborar con la dirección de la empresa para identificar riesgos, proponer medidas preventivas y velar por el cumplimiento de las normativas de seguridad y salud.

Comités de Seguridad y Salud:

Estos comités se reúnen periódicamente en los centros de trabajo para abordar temas específicos relacionados con la seguridad y salud.

Su función incluye revisar incidentes, analizar estadísticas de accidentes, evaluar programas de prevención y promover una cultura de seguridad en toda la organización.

Los Delegados de Prevención y Comités de Seguridad y Salud del Grupo Befemar lo conforman un total de 33 personas que se reúnen en sus respectivos centros de trabajo de forma periódica.

EMPRESA	COMITÉ / DELEGADO PREVENCIÓN	LOCALIZACIÓN	Nº MIEMBROS
AIR NOSTRUM	COMITÉ SEGURIDAD Y SALUD ANE QUART- OFICINAS CENTRALES	Valencia	8
	DELEGADO PREVENCIÓN AEROPUERTO VALENCIA ANE DE	Valencia	1
	DELEGADO SEGURIDAD Y SALUD AEROPUERTO MADRID ANE DE	Madrid	2
	DELEGADO PREVENCIÓN AEROPUERTO MÁLAGA ANE DE	Málaga	1
	DELEGADO PREVENCIÓN AEROPUERTO DE PMI ANE	Palma de Mallorca	1
ANEM	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ANEM HANGAR VALENCIA	Valencia	6
	DELEGADO DE SEGURIDAD Y SALUD ANEM AEROPUERTO MADRID	Madrid	1
GLOBAL SERVICES	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ANGS QUART	Valencia	6
ARA GTV	COMITÉ DE SEGURIDAD Y SALUD ARAGTV QUART	Valencia	6
ANAT	DELEGADO DE PREVENCIÓN ANAT QUART	Valencia	1

Dentro de la búsqueda del bienestar y salud de las personas trabajadoras, constantemente se están actualizando las evaluaciones de riesgo, como mejora continua. En el 2025 se realizó la siguiente evaluación de riesgos:

EMPRESA	TIPO EVALUACIÓN	CONTENIDO
ANEM	PUESTO DE TRABAJO	Taller de Herramientas

Planes de Prevención

Durante 2025 se actualizaron los Planes de Prevención de las cinco empresas (Air Nostrum Líneas Aéreas, Air Nostrum Engineering & Maintenance, Air Nostrum Global Services, ARA Gestión de tripulaciones y Air Nostrum Training Operations) reflejando la estructura organizativa de la Prevención de riesgos en cada una de ellas.

Datos:

A continuación, se expone el resumen de contingencias que se han dado en el Grupo durante los años 2024 vs 2025, desglosado por empresas.

La Mutua calificó todos los accidentes ocurridos en 2025 como leves y se han declarado 2 enfermedades profesionales.

- Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo

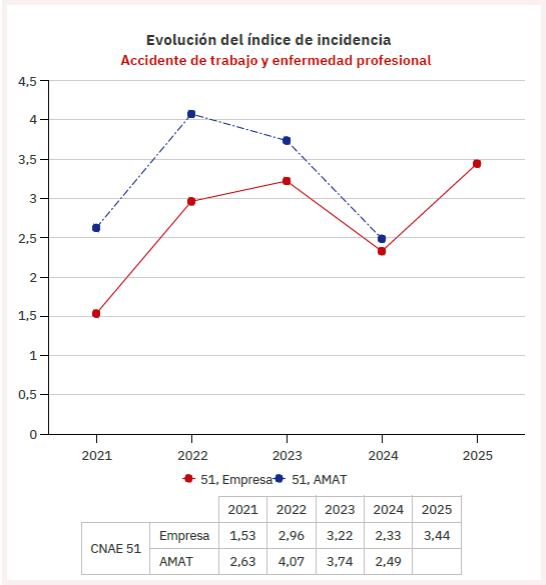
	Hombres 2025	Mujeres 2025	Total 2025	Hombres 2024	Mujeres 2024	Total 2024
Accidentes de trabajo con baja	8	20	28	8	11	19
Accidentes de trabajo sin baja	3	3	6	2	3	5
Enfermedades profesionales con baja	0	0	0	0	0	0
Enfermedades profesionales sin baja	0	0	0	0	0	0
Recaídas	0	0	0	1	0	1
Accidentes in itinere/in misión	0	6	6	0	2	2

PERSONAS 1: Resumen de contingencias profesionales, ANE 2025 vs 2024

Contingencias profesionales, con baja y sin baja, distribuidas por meses

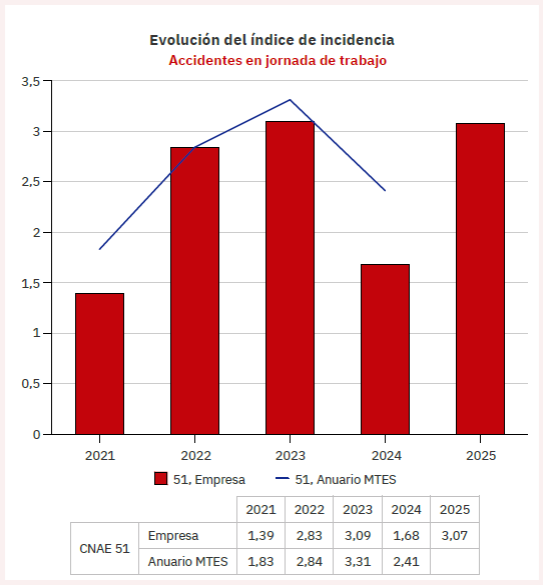


Índice de Incidencia (ANE) 2025



AMAT – ASOCIACIÓN DE MUTUAS DE A.T. Y E.P. DE LA S.S. Fuente de datos: BI Sectorial - Mutuas colaboradoras con la Seguridad Social (RESINA - El Big Data del Absentismo)

Índice de incidencia: Relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con baja por cada 100 trabajadores



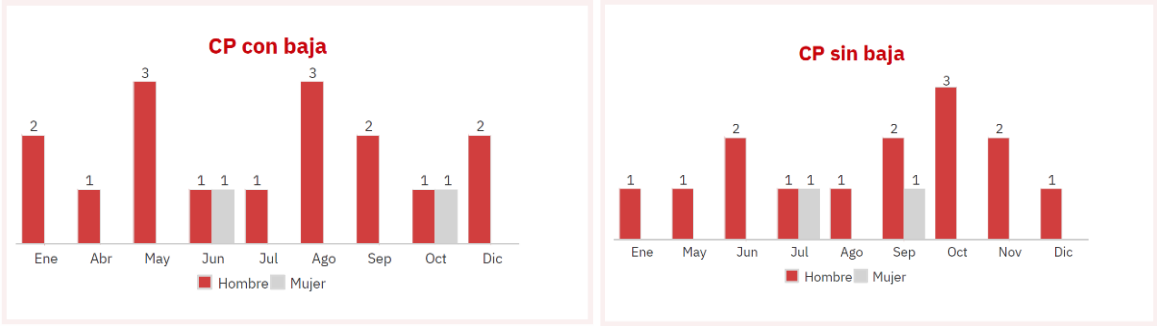
Índice de incidencia de accidentes en jornada de trabajo con baja, publicado en el 'Anuario de estadísticas del Ministerio de Trabajo y Economía Social' correspondiente a la división de actividad según CNAE-2009 para asalariados.

• **Air Nostrum Engineering & Maintenance**

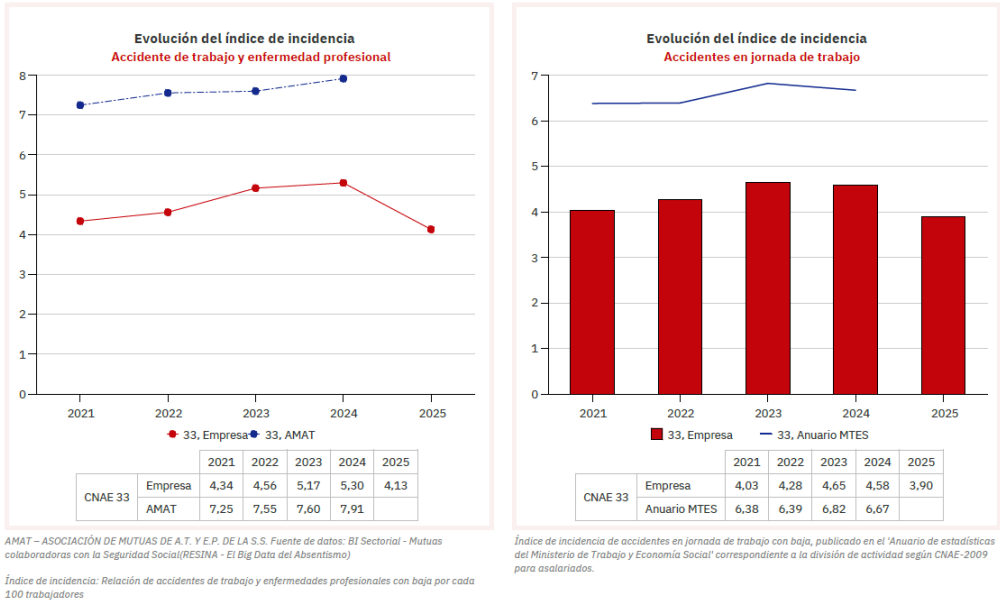
	HOMBRES 2025	MUJERES 2025	TOTAL 2025	HOMBRES 2024	MUJERES 2024	TOTAL 2024
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	16	2	18	19	3	22
ACCIDENTES DE TRABAJO SIN BAJA	13	2	15	10	1	11
ENFERMEDADES PROFESIONALES CON BAJA	1	0	1	0	0	0
ENFERMEDADES PROFESIONALES SIN BAJA	1	0	1	0	0	0
RECAÍDAS	0	0	0	0	0	0
ACCIDENTES IN ITINERE	1	0	1	0	0	0

PERSONAS 2: Resumen de contingencias profesionales, ANEM 2025 vs 2024

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses



Índices de Incidencia durante el 2025 (ANEM)



- Air Nostrum Global Services

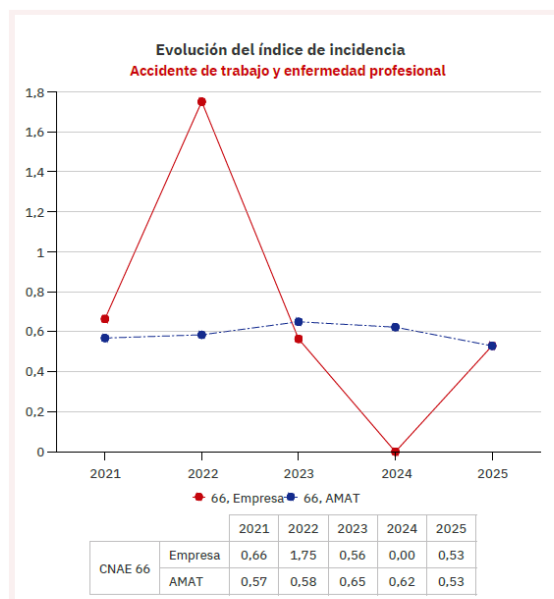
	HOMBRES 2025	MUJERES 2025	TOTAL 2025	HOMBRES 2024	MUJERES 2024	TOTAL 2024
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA	0	1	1	0	0	0
ACCIDENTES DE TRABAJO SIN BAJA	0	1	1	3	2	5
ENFERMEDADES PROFESIONALES CON BAJA	0	0	0	0	0	0
ENFERMEDADES PROFESIONALES SIN BAJA	0	0	0	0	0	0
RECAÍDAS	0	0	0	0	0	0
ACCIDENTES IN ITINERE	0	1	1	0	3	3

PERSONAS 3: Resumen de contingencias profesionales, ANGS 2025 vs 2024

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses

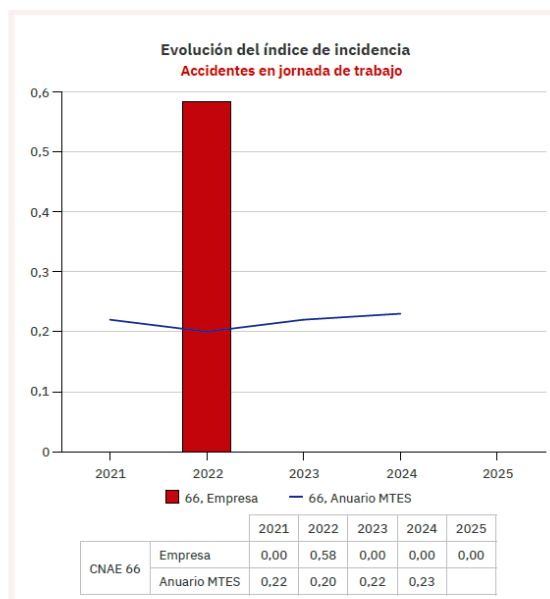


Índices de Incidencia durante el 2025 (ANGS)



AMAT – ASOCIACIÓN DE MUTUAS DE A.T. Y E.P. DE LA S.S. Fuente de datos: B1 Sectorial - Mutuas colaboradoras con la Seguridad Social(RESINA - El Big Data del Absentismo)

Índice de incidencia: Relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales con baja por cada 100 trabajadores



Índice de incidencia de accidentes en jornada de trabajo con baja, publicado en el 'Anuario de estadísticas del Ministerio de Trabajo y Economía Social' correspondiente a la división de actividad según CNAE-2009 para asalariados.

• ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo

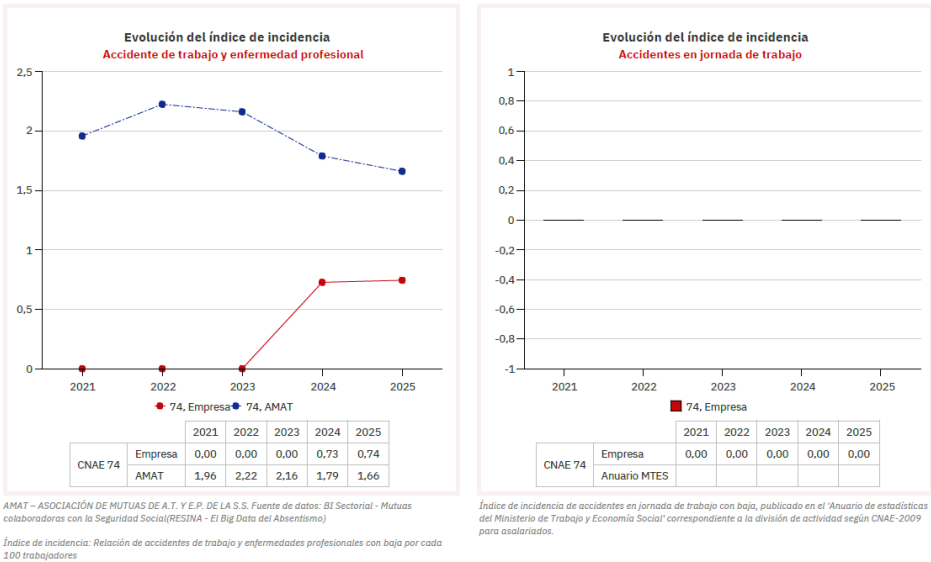
	Hombres 2025	Mujeres 2025	Total 2025	Hombres 2024	Mujeres 2024	Total 2024
Accidentes de trabajo con baja		1	1	0	1	1
Accidentes de trabajo sin baja	1	1	2	0	1	1
Enfermedades profesionales con baja	0	0	0	0	0	0
Enfermedades profesionales sin baja	0	0	0	0	0	0
Recaídas	0	0	0	0	0	0
Accidentes in itinere	0	1	1	0	1	1

PERSONAS 4: Resumen de contingencias profesionales, ARA GTV 2025 vs 2024

Contingencias profesionales, con baja y sin baja distribuidas por meses



Índices de Incidencia durante el 2025 (ARA GTV)



- Air Nostrum Training Operations

En 2025, al igual que en 2024 no hubo Accidentes laborales con o sin baja.

Formación:

El Grupo Befemar da mucha importancia a la formación en materia de prevención de riesgos laborales. El total de horas de formación en el año 2025 ha sido de 2.518.

	HORAS 2025	HORAS 2024
ANE	296	244
ANGS	120	76
ANEM	1934	2034

ARA GTV	144	18
ANAT		6
TOTAL	2518	2378

PERSONAS 30: N° de horas en Formación en Prevención ANE + ESCINDIDAS 2024 vs 2025

PLAN FORMACIÓN PREVENCIÓN 2025

Air Nostrum demuestra su firme compromiso con la seguridad y el bienestar de su plantilla a través de un Plan de Formaciones en Prevención de Riesgos Laborales (PRL) 2024-2026. Abarca una amplia variedad de cursos clave, como prevención de riesgos en la conducción, manejo de pantallas de visualización de datos (PVDs), extinción de incendios, primeros auxilios, gestión de sustancias psicoactivas y formación específica para trabajos de alto riesgo, como mantenimiento de aeronaves, trabajos en alturas y manejo de plataformas elevadoras. Dirigidas a todos los niveles de la organización, desde personal administrativo hasta personal técnico de mantenimiento aeronáutico (TMA/TMT), tripulantes de cabina de pasajeros (TCPs) y pilotos, estas formaciones se imparten en modalidades online y presencial, con periodicidades adaptadas a las necesidades de cada puesto (anual, trienal o única). En 2025 se incluyó formación específica sobre el procedimiento de actuación en situación de Emergencia climática. A través de la colaboración con Quirón Prevención, el Campus Virtual SPM y el Departamento de Instrucción, el grupo Befemar garantiza una formación actualizada y alineada con los estándares de seguridad aeronáutica, reafirmando su compromiso con la creación de un entorno laboral seguro y la mejora continua de las competencias preventivas de su plantilla.

Ver ANEXO I: Plan Formación prevención 2025.

DESCONEXIÓN DIGITAL

El Grupo Befemar ha desarrollado una política de desconexión digital en todas las empresas, en aplicación de la Ley Orgánica 3/2018, de protección de Datos Personales y Garantía de los Derechos Digitales.

El derecho a la desconexión digital queda recogido en todos los convenios colectivos, con el fin de preservar el tiempo de descanso una vez finalizada la jornada laboral, contribuyendo así a optimizar la satisfacción laboral y la conciliación entre la vida profesional y personal.

Como principio de transparencia esta política está al alcance de las personas trabajadoras en la intranet de las compañías

ORGANIZACIÓN DEL TIEMPO DE TRABAJO

La organización del tiempo de trabajo y la gestión adecuada de los horarios laborales son fundamentales para las empresas del grupo Befemar y sus trabajadores/as. Lo que nos lleva a destacar aspectos como:

Horarios Flexibles: permite a la plantilla ajustar sus horarios según sus necesidades personales, lo que nos lleva a una mejora continua de equilibrio entre rendimiento positivo y el bienestar.

Planificar la jornada laboral permite aprovechar al máximo las horas de trabajo.

Con la conciliación se mejora la satisfacción de nuestros empleados/as y a largo plazo contribuye a la retención del talento en la empresa.

Trabajo remoto: se pretende no solo facilitar la conciliación y retener el talento (aspecto mencionado anteriormente), sino también mejorar el impacto ambiental, con la reducción de desplazamientos innecesarios. Al organizar horarios de trabajo de manera más racional, se evitan trayectos superfluos, lo que a su vez reduce las emisiones de CO2.

En resumen, la sostenibilidad en la organización del tiempo de trabajo implica eficiencia, reducción de impacto ambiental y promoción del bienestar de los empleados.

En el 2025, todo el personal de administración ha hecho uso de 1 día/semana de trabajo remoto.

El calendario laboral junto con la organización del tiempo de trabajo se pacta juntamente con los Comités de empresa. A finales de año la empresa da a conocer el calendario laboral del siguiente año, conteniendo los festivos anuales, los días de convenio y otras fechas señaladas con el fin de facilitar a la plantilla la organización de su vida personal

Para ello se publica en el portal del empleado/a, el calendario anual y el formato correspondiente para solicitar cambios en las fechas de vacaciones que permitan una mejor conciliación personal y familiar.

BENEFICIOS SOCIALES

Grupo Befemar mantiene un compromiso con el bienestar general de su personal y con el objetivo de crear un entorno de trabajo positivo y atractivo ofreciendo en todos los convenios colectivos la posibilidad de negociar con los representantes de las personas trabajadoras beneficios sociales e incluir todos o algunos de ellos.

Entre ellos podemos destacar:

- Seguro de vida, seguro de asistencia sanitaria y seguro de Accidentes: ofrecemos protección financiera a las personas trabajadoras y sus familias.
- Permisos retribuidos: recogidos en el Estatuto de los Trabajadores y los correspondientes Convenios de aplicación, permiten a la plantilla ausentarse del trabajo durante ciertos períodos sin perder su salario.
- Billetes: descuentos importantes a los empleados/as para que puedan disfrutar del período vacacional con sus familias.
- Plan de pensiones: con el fin de contribuir al bienestar financiero actual y futuro de las personas.
- Seguro médico: se pretende dar acceso a médicos y especialistas, contribuyendo así al bienestar y tranquilidad de los trabajadores/as.

ABSENTISMO LABORAL

Este apartado mide exclusivamente las bajas por contingencias comunes y bajas por

accidentes de trabajo.

El número de horas totales del Grupo por absentismo en el 2025, son 160.920 horas que representan un porcentaje del 6% sobre el total de horas trabajadas (se considera que la jornada diaria es de 8 horas).

	Horas (días x 8h) 2025	Horas trabajo 2025	de %	Absentism o 2025	Horas (días x 8h) 2024	Horas trabajo 2024	de %	Absentism o 2024
ANE	100.232	1.455.220		7%	93.712	1.373.028		7%
ANEM ₄	38.58	777.368		5%	45.720	735.472		6%
ANGS ₈	3.88	318.274		1%	8.600	314.870		3%
ARA GTV ₂	15.67	222.962		7%	13.544	233.174		6%
ANAT ₄	2.54	22.126		11%	456	15.318		3%
Total₀	160.92	2.795.950		6%	162.032	2.671.862		6%

PERSONAS 31: Horas totales de absentismo, ANE + ESCINDIDAS 2025 vs 2024

CONCILIACIÓN LABORAL

Trabajamos en acciones para la conciliación de la vida laboral, personal y familiar buscando equilibrar las responsabilidades laborales con las necesidades personales y familiares de nuestro equipo. Con estas acciones queremos reflejar nuestro compromiso con la igualdad de género y la mejora de la cultura organizacional.

Nuestros objetivos principales son:

- Facilitar la conciliación: queremos que nuestro personal pueda armonizar su vida laboral, personal y familiar. Por ello, hay implantadas medidas flexibles en la organización del trabajo.
- Adaptarnos a los cambios sociales: reconocemos que la sociedad evoluciona, y nuestras políticas deben reflejar esos cambios. Protegemos el nacimiento y cuidado del menor (antigua maternidad, y paternidad) y el cuidado de hijos e hijas menores y personas dependientes.
- Garantizar igualdad efectiva: establecemos estrategias de gestión de recursos humanos no discriminatorias para hombres y mujeres con responsabilidades familiares.

El compromiso del Grupo Befemar, es seguir evaluando y adaptando estas medidas para asegurar un entorno laboral.

Entre estas medidas podemos destacar:

1. Programas de apoyo psicológico a tripulaciones.

2. Oportunidades de desarrollo profesional
3. Apoyo a la conciliación familiar y profesional a través de licencias y permisos retribuidos.
4. Promoción de la salud física, con pausas activas durante la jornada laboral.
5. Comunicación transparente y participación con los representantes de los trabajadores para escuchar necesidades y preocupaciones del colectivo.
6. Flexibilidad horaria, jornada intensiva, bolsa de horas, y trabajo remoto.
7. Posibilidad de reducir la jornada para atender situaciones personales del trabajador.

Todas estas medidas quedan reflejadas en los convenios colectivos de aplicación.

El 100% de los empleados durante el 2024 y 2025 se han reincorporado al trabajo tras una baja por nacimiento y cuidado del menor.

Grupo BEFEMAR	Nº 2024	personas Nº 2025
Número de personas con derecho a baja		
Paternidad	39	39
Maternidad	14	25
Número de personas que disfrutaron de una baja		
Paternidad	39	39
Maternidad	14	25
Número de reincorporaciones tras finalizar la baja		
Paternidad	39	39
Maternidad	14	25
Número de empleados que se reincorporaron al trabajo después de que finalizase su baja y que siguieron trabajando durante 12 meses después de volver al trabajo		
Paternidad	39	39
Maternidad	14	25

PERSONAS 32: Nº de personas distinguiendo por paternidad y maternidad, ANE + ESCINDIDAS 2024-2025

	Personas 2024	Personas 2025
Número de personas con derecho a baja		
Paternidad	2	1
Maternidad	0	0
Número de personas que disfrutaron de una baja		
Paternidad	2	1

Maternidad	0	0
Número de reincorporaciones tras finalizar la baja		
Paternidad	2	1
Maternidad	0	0
Número de empleados que se reincorporaron al trabajo después de que finalizase su baja y que siguieron trabajando durante 12 meses después de volver al trabajo		
Paternidad	2	1
Maternidad	0	0

PERSONAS 33: N° empleados distinguiendo por paternidad y maternidad, ANTA S.A. 2024-2025

PROMOCION DE LA SALUD EN LAS PERSONAS TRABAJADORAS

La empresa dispone de un servicio médico a disposición de toda la plantilla, con horario de consultas de lunes a viernes. A través de la intranet de cada compañía, ponemos a disposición de los trabajadores/as información en materia de salud. Desde el Servicio Médico se promueven campañas para fomentar buenos hábitos entre las personas trabajadoras, tales como “Hidrátate bien en verano ante los golpes de calor”, cuida tu piel con protección solar para prevenir un melanoma, prevención del barotrauma ótico en tripulantes de vuelo y de cabina, higiene del sueño dirigido a personal que trabaja a turnos.

Junto con la vigilancia de la salud de los trabajadores/as el Servicio Médico realiza consultas médicas para los empleados que se encuentran en las instalaciones llevando a cabo un seguimiento de dichas dolencias, estando acreditado para la emisión de recetas. En 2025, el Servicio Médico de Air Nostrum ha realizado entre 8 y 10 consultas diarias, asegurando que todos los empleados/as reciban la atención necesaria.

El Servicio Médico participa en campañas nacionales de promoción de la salud, como es el caso de la Campaña de la Vacunación contra la Gripe. En 2025 han accedido a estas vacunas 60 personas de la compañía a través de nuestro servicio.

También se promueve anualmente una jornada de Donación de sangre voluntaria en las oficinas centrales de que dispone la empresa en Quart de Poblet. En 2025 participaron 34 personas en esta iniciativa.

Todo ello contribuye a mantener un entorno saludable y seguro y muestra el compromiso de la empresa con el bienestar de la plantilla al tiempo que refleja la solidaridad del grupo humano que la compone.

En lo referente a la formación de los trabajadores, en 2025 se amplió la formación sobre los riesgos derivados de la conducción de vehículos a todas las nuevas incorporaciones de cada una de las empresas.

El Grupo Befemar cuida de su equipo con iniciativas como “Medicamentos para el Bienestar”, un sistema que garantiza que todos tengan acceso a los medicamentos recetados cuando los necesiten. Nuestro objetivo es facilitar la recuperación y el regreso al trabajo en las mejores condiciones posibles de manera que cuando un miembro de nuestro equipo se siente mal o enfrenta una enfermedad no escatimamos esfuerzos para proporcionarles el apoyo necesario. Esto incluye el acceso a medicamentos que les ayuden a recuperarse y sentirse mejor.

Desde el 2024, toda persona trabajadora que así lo solicite dando su consentimiento, puede acceder desde el servicio médico a las recetas de la seguridad social de los medicamentos prescritos.

En 2025 se realizó una actuación específica dirigida a mejorar la salud postural de los trabajadores/as de oficina, renovando todas las sillas de estos puestos en las oficinas de Valencia y de las oficinas de handling en las bases, tras un análisis ergonómico de sus características, mejorando el modelo que había hasta el momento. En este proceso han participado los delegados de prevención, así como los trabajadores.

En momentos difíciles, queremos que nuestra plantilla se sienta respaldada y cuidada, ofreciendo un enfoque positivo y proactivo también hacia la salud mental. En esta línea, el Servicio Médico mantiene un acuerdo de colaboración con el Instituto de Psicología Aplicada a la Salud (IPAS) que ofrece apoyo psicológico a las personas que lo necesitan, así como talleres sobre gestión del estrés.

En el caso de las tripulaciones de vuelo (pilotos y TCPs) se gestionan los casos que requieren apoyo psicológico, a través de los programas Global Services Pilot Support Programme (GSPSP) para los pilotos, y el Programa de Apoyo a Cabin Crew (PACC), En 2025 participaron de estos programas 4 pilotos y 1 TCP.

DESARROLLO DE TALENTO Y FORMACIÓN

La conservación y mejora del capital intelectual es un aspecto clave que impacta directamente sobre la competitividad del Grupo. Todas las sociedades desarrollan con este fin una gestión activa del conocimiento, principalmente a través de los recursos formativos y conocimientos necesarios que están a disposición del personal y que les permiten evolucionar en su desempeño.

GRUPO			
BEFEMAR	Nº de horas de	Nº	de Media
2025	formación recibidas	participantes	horas de formación
Hombre	53.850,84	1.052,00	51,2
Mujer	21.958,07	653,00	33,6

PERSONAS 34: Nº de horas totales recibida en formación, nº de participantes y media de horas en formación por género, 2025

El Grupo es consciente de la importancia de atraer y retener el talento como el centro de su estrategia de Recursos Humanos, y por ello trabaja ese enfoque desde diferentes puntos de vista:

El proceso de selección es una función clave del área de Recursos Humanos y un elemento estratégico para asegurar la incorporación de perfiles adecuados a las necesidades actuales y futuras del negocio. A través de metodologías estructuradas, objetivas y centradas en competencias, se trabaja para garantizar procesos rigurosos, equitativos y eficientes, que contribuyan a la estabilidad de los equipos y al logro de los objetivos a largo plazo.

Desde RR. HH. se promueve un reclutamiento activo y responsable, orientado a atraer personas candidatas cualificadas y diversas. Para ello, se utilizan distintos canales, como la publicación de ofertas, el contacto en redes profesionales y las entrevistas iniciales, velando siempre por la igualdad de oportunidades y la transparencia en todas las fases del proceso.

Con el objetivo de impulsar la movilidad interna y el desarrollo profesional, todos los procesos de selección se comunican previamente dentro de las empresas, facilitando la promoción interna y reforzando el compromiso y la empleabilidad de la plantilla.

El *onboarding* y el Manual de Acogida se concibe desde Recursos Humanos como un proceso clave de acompañamiento e integración, que va más allá de la incorporación administrativa. Durante esta etapa, se facilita a las nuevas personas empleadas la información necesaria sobre la cultura, los valores, las políticas y el funcionamiento de la organización, favoreciendo una adaptación progresiva, una experiencia positiva de bienvenida y una vinculación temprana con el proyecto empresarial.

Por último, el plan de formación y desarrollo es un eje fundamental de la política de Recursos Humanos. La formación continua permite mantener a las personas actualizadas, potenciar su desarrollo profesional y reforzar su motivación. Desde el Departamento de Recursos Humanos – Formación se planifican, coordinan y evalúan programas formativos adaptados a las necesidades del negocio y del talento interno, fomentando el desarrollo de competencias, el desempeño sostenible y la empleabilidad a largo plazo.

Como cierre del ciclo de vida de la persona en la organización, el Grupo incorpora entrevistas de salida como una herramienta clave de mejora continua en la gestión de personas. Estas entrevistas permiten recoger información cualitativa sobre la experiencia de las personas que finalizan su relación laboral, identificar áreas de mejora, reforzar la escucha activa y extraer aprendizajes que contribuyen al fortalecimiento de las políticas de Recursos Humanos, a la fidelización del talento y a la sostenibilidad organizativa.

Una parte significativa de las personas empleadas del grupo participa en una evaluación del desempeño que complementa su formación y su correcta actuación en la operativa, contribuyendo al cumplimiento de los objetivos de calidad del Grupo.

Sociedades	Empleados 2025	Evaluación competencias 2024	de% respecto al total
YW01-AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U,	768	100	13%
YWAR-ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	137	125	91%

YWEM-AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	421	290	69%
	1326	515	39%

PERSONAS 35: Evaluación de competencias
2025

Sociedades	Empleados 2025	Evaluación de competencias 2025	% respecto al total
YW01-AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	814	*Se realizan cada 2 años (2026)	
YWAR-ARA GESTIÓN DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	131	*Se realizan cada 2 años (2026)	
YWEM-AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	444	285	64%

PERSONAS 36: Evaluación de competencias 2025

IGUALDAD, INCLUSIÓN, DIVERSIDAD Y NO DISCRIMINACIÓN

El compromiso del Grupo Befemar Global Management con este objetivo representa una obligación y conlleva el compromiso de todos para la consecución de la igualdad de oportunidades, la riqueza del talento, la mejora del clima laboral, la optimización de las capacidades, y en definitiva la mejora del bienestar del equipo humano. La igualdad, equidad y la inclusión son prioridades en la gestión de las personas para impulsar el desarrollo sostenible y la defensa de los derechos humanos.

Las sociedades que integran el Grupo, con el fin de dar cumplimiento a la normativa vigente, conforme al artículo 45 de la Ley de igualdad 3/2007, además de ser competitivas y adaptarse a las nuevas demandas sociales, deben adoptar medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre hombres y mujeres. Para cumplir con esta obligación tiene implantado un Plan de Igualdad para todo su personal y centros de trabajo en las siguientes sociedades:

- Air Nostrum LAM S.A.U
- Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, S.L.U.
- Air Nostrum Global Services S.L.U.
- ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, S.L.U

La igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres es, por tanto, una prioridad en el Grupo, siendo un principio fundamental de las relaciones laborales y de la gestión de los Recursos Humanos.

Igualdad

Promover la igualdad de género en las empresas es fundamental para crear un entorno laboral más inclusivo y equitativo. En los planes de Igualdad se recogen acciones concretas relativas a:

- Creación de un comité especializado:

Encargado de dirigir todas las iniciativas relacionadas con la igualdad. Este comité puede establecer objetivos, supervisar indicadores de rendimiento y promover acuerdos internos para enmarcar las medidas tomadas.

En las empresas que forman el grupo con más de 50 trabajadores hay constituida una Comisión de Igualdad, compuesta por representantes de la empresa y por representantes de las personas trabajadoras.

Este órgano es el único legitimado para negociar, reuniéndose con una periodicidad trimestral, con el fin de acordar medidas y realizar el seguimiento de éstas para evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres.

- Construcción de una marca de empleador más inclusiva:

Trabajamos en crear una marca de empleador que nos haga más atractiva e inclusiva para mujeres competentes. Se trabaja en la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres, prestando atención a la descripción de los puestos de trabajo y evitando en todo momento un lenguaje excluyente.

Sociedades 2025	Hombre	Mujer	Total
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.			
Alta Dirección	1		1
Directivos			0
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.			
Alta Dirección			0
Directivos	1	1	2
YWEM-AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.			
Alta Dirección	1		1
Directivos		1	1
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.			
Alta Dirección	4		4
Directivos	8	8	16
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.			
Alta Dirección			0

Directivos	1		1
ARD AER COMMERCIAL LTD			
Alta Dirección			0
Directivos			0
AER RESOURCES AGENCY SERVICES LTD			
Alta Dirección	1		1
Directivos	1		1
ANTA S.A.			
Alta Dirección			0
Directivos	4		4
Total general			
Alta Dirección	7	0	7
Directivos	15	10	25
Total	22	10	32
Porcentaje	69%	31%	100%

PERSONAS 37: Porcentaje de personas dentro de los órganos de gobierno de la organización por empresas y género, 2025

GRUPO BEFEMAR											
	H<30 años	H años	30-50	H > años	50	M años	<30	M años	30-50	M años	> 50
2024	0	1		15		0		3		5	
2025	0	1		15		0		3		7	

PERSONAS 38: Personas dentro de los órganos de gobierno por género y edad (<30 años; 30-50a; >50a), 24-25 ANE + ESCINDIDAS

- Fomento de la flexibilidad:

Se implementan opciones como el trabajo en remoto un día a la semana y, dependiendo de la actividad de cada colectivo, se realizan acciones dirigidas a la conciliación para lograr un equilibrio entre el trabajo y la vida privada.

- Auditoría salarial:

Se realiza una auditoría de salarios para asegurar que hombres y mujeres reciban el mismo salario por igual trabajo y, de esta forma, se corrige cualquier brecha salarial que se identifique. Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, Air Nostrum Global Services y ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo tienen un Plan de Igualdad cumpliendo la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo.

En todo el grupo Befemar hay desarrollado un Protocolo para la prevención y actuación frente al acoso sexual y por razón de sexo en el ámbito laboral, para garantizar la protección de nuestra plantilla.

El contenido del protocolo:

- Proporcionar modelos de documentos y formularios de quejas o denuncia.
- Promueve la cultura preventiva y la tolerancia cero frente al acoso.

Ambos protocolos están a disposición en el portal corporativo.

Anualmente se realizan las siguientes campañas con cartelería y por mail con mensajes de apoyo:

Se celebra el 8 de marzo el “Día Internacional de las Mujeres y el 25 de noviembre el “Día Internacional de la Eliminación de la Violencia contra las mujeres” como una campaña anual en cada una de las empresas del Grupo.

ACCESIBILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Desde Grupo Befemar Global Management en cumplimiento con la Ley de Integración Social de Minusválidos (LISMI), que afecta a sociedades con más de 50 personas empleadas, se trabaja en dos vías: una de ellas, la integración de personas con discapacidad en los puestos de trabajo de las diferentes empresas, y la otra, debido a la dificultad por la complejidad del sector para la incorporación en puestos de trabajo, es sobre la excepcionalidad parcial que se renueva cada 3 años, la cual permite realizar medidas alternativas, como es realizar compras de productos o servicios con Centros Especiales de Empleo y/o realizar donaciones a fundaciones cuyo único objeto es ayudar a la inserción o reinserción en el mercado laboral.

Actualmente tienen concedidas las excepciones las empresas que tienen más de 50 empleados: ANE, ANEM, GLOBAL SERVICES y ARA GTV.

Todos los años y dentro del expediente de excepcionalidad, se presenta en Conselleria la Memoria Anual a la Dirección Territorial de Ocupación.

La plantilla 2025 de personas con discapacidad funcional, se refleja en el cuadro: (Número total de empleados con diversidad funcional 2025. Porcentaje con respecto al total plantilla).

<i>Sociedad</i>	<i>Porcentaje 2025</i>
AIR NOSTRUM L.A.M S.A.U.	0,00%
ARA GESTION DE TRIPULACIONES Y VUELO S.L.	0,76%
AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L.	0,67%
AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.	0,53%
AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS S.L.	0,00% (No más de 50 empleados)
Total general	1,96%

En concreto en la Memoria del 2025 de Air Nostrum, se propuso incorporar al 2% de la plantilla y la cuenta de resultados fue la siguiente:

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

Total facturado a Centros Especiales de Empleo	<u>169.569,10</u>	7,85 personas con discapacidad
Incorporación de discapacitados en plantilla		0 personas con discapacidad
Donación	<u>95.688</u>	8,86 personas con discapacidad

Total 16,71 personas con discapacidad

En las Memorias correspondiente al año 2025, la cuenta de resultados fue la siguiente:

En ARA GTV,

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

Total facturado a Centros Especiales de Empleo	<u>3.977,51</u>	0,18 personas con discapacidad
Incorporación de discapacitados en plantilla		1 persona con discapacidad
Donación	<u>15.366</u>	1, 42 personas

Total 2,6 personas con discapacidad

En Air Nostrum Global Services, los datos referentes de julio a diciembre 2025 serían (porque las memorias se presentan en julio 2026):

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

Total facturado a Centros Especiales de Empleo	164.766,36	7,6 personas con discapacidad
Incorporación de discapacitados en plantilla		1 personas con discapacidad
Donación		

Total 8,6 personas con discapacidad

En ANEM, los datos referentes de julio a diciembre 2025 serían (porque las memorias se presentan en julio 2026):

Cómputo total centros especiales empleo (CEE), y contratación

Total facturado a Centros Especiales de Empleo	91.722,50	4,24 personas con discapacidad
Incorporación de discapacitados en plantilla		3 personas con discapacidad
	Total	7,24 personas con discapacidad

Trabajamos con los siguientes Centros Especiales de Empleo, que se dedican a diversas actividades.

Smart Top Services: Limpieza

Imprenta La placa: Imprenta y material papelería

Vistalia: Papelería, Mobiliario, Uniformidad.

Iturri: Uniformidad, equipos de prevención.

Mape o Epilan: Productos y servicios de protección personal

Además, con las donaciones que realizamos a Fundación Adecco se apoya el Programa Empleo para todas las personas, trabajando en el camino hacia el empleo con miles de personas con discapacidad cada año. Este programa tiene como misión reducir la desigualdad, discriminación y exclusión social de las personas con discapacidad mediante la formación y el empleo. Mejoramos la autonomía, las competencias y la empleabilidad de las personas con discapacidad diseñando itinerarios adaptados a sus necesidades específicas. En el 2025 se realizaron estas acciones:

- Formación online para todos los empleados: 10 píldoras para desarrollar la habilidad de incluir.
- Plan de inclusión: Integración en la empresa de personas con discapacidad.
- Proyecto Unidos: Programa de becas para la formación y orientación laboral a estudiantes universitarios y de formación profesional (FP) con discapacidad.
- Carrera de las Capacidades: Un evento que aúna deporte e inclusión a partes iguales y que fue respaldada este año por 131 empresas.
- 2 voluntariados con empleados de la empresa: 1 Taller de cocina y una Gymkana teatralizada.
- Apoyo al Día Mundial de la Salud Mental. 10 octubre.
- Apoyo al Día Mundial de la Discapacidad. 3 diciembre
- Plan Familia: Programa integral de atención a 11 familiares de empleados de la compañía con discapacidad, desde edades tempranas para incrementar su autonomía, desarrollo, formación y empleabilidad.
- Apadrinamientos: 6 personas con discapacidad fuera de la compañía que se les subvenciona el Plan Familia.

Plan Aflora: El objetivo del programa es ayudar a obtener el certificado de discapacidad a

personas que tengan condiciones susceptibles, y al mismo tiempo, darles a conocer los beneficios y ventajas del mismo.

VIAJAR CON NOSOTROS

SATISFACCIÓN DEL CLIENTE

La satisfacción del cliente es un eje clave de la estrategia del Grupo y una referencia fundamental para evaluar la calidad de nuestros servicios, reflejando nuestro compromiso con la excelencia. Nos permite evaluar y analizar el grado de cumplimiento de las expectativas de los pasajeros, detectar oportunidades de mejora y reforzar relaciones basadas en la confianza y la fidelización. Este enfoque impregna todas las fases de la operación, orientadas a ofrecer una experiencia de viaje de calidad, conectando personas y regiones de manera eficiente y responsable.

La excelencia operativa, particularmente en el mantenimiento de aeronaves y componentes, es un objetivo prioritario para empresas del Grupo como ANEM y ANTA. Esta dedicación garantiza la seguridad, fiabilidad y puntualidad de las operaciones, elementos clave para la satisfacción del cliente. Como parte integral de la cadena de valor del transporte aéreo, nuestro propósito es proporcionar un servicio sobresaliente, con Iberia como cliente principal, reforzando nuestra posición como socio estratégico dentro del Grupo IAG. A través de la mejora continua, la innovación y un enfoque centrado en el pasajero, el Grupo no solo cumple con los estándares más exigentes de la industria, sino que también se consolida como referente en la entrega de un servicio excepcional que fortalece la confianza y la preferencia de nuestros clientes.

En línea con este compromiso, trabajamos de manera conjunta con Iberia en diversos proyectos orientados al crecimiento del NPS, abordando estrategias para mejorar los distintos atributos clave de la experiencia del pasajero. Entre ellos, destacan iniciativas centradas en la formación de las tripulaciones y la mejora de las comunicaciones a los pasajeros. Asimismo, se desarrollan acciones dirigidas a una mejor gestión de las expectativas del cliente. Todo ello con el objetivo de impulsar una experiencia más satisfactoria y consistente a lo largo de todo el viaje.

El seguimiento de este trabajo se lleva a cabo mediante un reporte semanal de resultados, complementado con una reunión mensual para la evaluación de la situación y estudio de los indicadores. Asimismo, se elabora y remite un informe mensual que integra el análisis de los resultados de satisfacción del pasajero junto con los principales indicadores operativos, y se analiza el grado de cumplimiento frente a los objetivos incluidos en el SLA, para establecer conjuntamente acciones correctoras cuando se observan desviaciones. El contacto es continuo y la conversación fluida, lo que genera una relación de confianza entre los equipos.

La satisfacción de Iberia con los servicios prestados se mide y evalúa mediante una encuesta de satisfacción que enviamos anualmente a las distintas áreas de la compañía.

EXPERIENCIA DEL PASAJERO

En el Grupo, el principio de “compromiso con el pasajero”, integrado en el Código Ético, guía todas las actuaciones y forma parte esencial de la cultura organizativa, siendo asumido por todas las personas que trabajan en o para el Grupo.

En Air Nostrum, la experiencia del pasajero es un pilar estratégico que define nuestra identidad y compromiso con la excelencia en el servicio.

Cada interacción con los pasajeros es una oportunidad para generar confianza, lealtad y satisfacción, contribuyendo a consolidar nuestra posición en un sector altamente competitivo.

Priorizar la experiencia del pasajero no solo nos permite cumplir con sus expectativas, sino también anticiparnos a sus necesidades, ofreciendo un servicio personalizado, seguro y memorable. Este enfoque es clave para fortalecer la reputación de la compañía, fomentar la fidelización a la marca y contribuir al desarrollo sostenible de la aviación, alineándonos con los valores de calidad, responsabilidad y mejora continua que caracterizan a Air Nostrum.

Air Nostrum tiene en consideración los intereses, opiniones y derechos de sus pasajeros en el diseño de su estrategia y modelo de negocio, lo que se refleja en los servicios prestados y en las medidas de protección al usuario durante su operación.

Para el Grupo, los impactos, riesgos y oportunidades de carácter material asociados a su relación con los usuarios finales, nuestros pasajeros, se encuentran estrechamente evaluados e integrados en su operativa.

La compañía reconoce que su actividad puede generar impactos, particularmente asociados a alteraciones en los horarios de vuelo, por lo que mantiene como prioridad la prevención, corrección y mitigación de dichas incidencias.

Las disrupciones operativas en la programación de vuelos son inherentes al sector aeronáutico y pueden derivarse de múltiples factores, como condiciones meteorológicas adversas, incidencias técnicas o de mantenimiento, afectaciones en servicios aeroportuarios o factores relacionados con el comportamiento de los pasajeros. Estas situaciones pueden provocar efectos en cadena, tales como pérdida de conexiones, retrasos en la llegada a destino o costes adicionales para los pasajeros.

Aunque existen marcos normativos y mecanismos de compensación aplicables a determinados supuestos, los impactos sociales y económicos derivados de estas incidencias continúan siendo relevantes, lo que refuerza la necesidad de una gestión continua y proactiva de este tipo de eventos.

En materia legal, el Grupo se atiende estrictamente el Reglamento (UE) 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en la Unión Europea. Esta norma constituye la base legal principal de protección de los derechos de los pasajeros frente a situaciones de denegación de embarque, cancelación de vuelos y grandes retrasos, en servicios aéreos operados dentro de la Unión Europea o con origen o destino en la misma.

Otros aspectos abarcan ámbitos clave como la experiencia del usuario incluyendo la no discriminación, el acceso equitativo a productos y servicios, así como la ciberseguridad y la protección del consumidor.

Con el objetivo de gestionar de forma eficaz estos elementos, el Grupo ha desarrollado un conjunto de indicadores de desempeño, políticas corporativas y métricas específicas que permiten monitorizar, prevenir y mitigar los efectos adversos derivados de impactos negativos y riesgos identificados, al tiempo que potencian los impactos positivos. Este enfoque contribuye a asegurar la adaptación continua de su modelo de negocio a las expectativas de los usuarios y a los retos emergentes del entorno.

Para medir y gestionar la experiencia del pasajero, la compañía utiliza principalmente dos indicadores: el Net Promoter Score (NPS) y el Customer Satisfaction Score (CSAT). El NPS evalúa el grado en que los clientes recomendarían una compañía constituyendo un indicador de su lealtad y el CSAT se centra en medir la satisfacción del cliente con el servicio proporcionado.

Ambos indicadores son objeto de seguimiento y análisis semanal y mensual utilizándolos como herramientas clave para la evaluación del desempeño y mejora continua. Además, en línea con este compromiso con la satisfacción del cliente, el NPS forma parte de los objetivos corporativos vinculados a los sistemas de retribución variable.

Para nosotros estos indicadores son esenciales para:

- Fidelizar y aumentar la lealtad de nuestros pasajeros, buscando crear promotores de la marca.
- Definir prioridades operativas, asignar recursos de manera eficiente y enfocarnos en iniciativas que tengan un impacto directo en la experiencia del cliente.
- Obtener evaluación cuantificable para identificar puntos fuertes y débiles y definir planes de acción específicos.
- Facilitar el benchmarking mediante la comparación del desempeño con otras aerolíneas del sector.

DATOS

El NPS de Air Nostrum cierra 2025 con un resultado de 32,5 puntos, registrando un descenso de 4 puntos con respecto a 2024 debido al aumento de las incidencias sufridas durante el período en cuestión.

En cuanto a la satisfacción por atributos, el cierre de 2025 arroja resultados por encima del 70% de satisfacción en todos, excepto Comidas y bebidas, Entretenimiento a bordo y Conexiones. Destacan los excelentes resultados obtenidos en la Atención de nuestra Tripulación de cabina y Voces del comandante, de 82% y 78% respectivamente.

SALUD Y BIENESTAR DEL PASAJERO

La salud y el bienestar de los pasajeros constituyen una prioridad para el Grupo y un elemento esencial de la experiencia de viaje.

Con este objetivo, implementamos medidas para garantizar un entorno seguro y confortable a bordo, así como opciones de catering que incluyen menús saludables y adaptados a distintas necesidades.

Además, se pone a disposición de los pasajeros información clara y accesible sobre medidas de seguridad sanitaria, contribuyendo a generar un entorno de viaje tranquilo y fiable. Este compromiso refuerza nuestra misión de proporcionar una experiencia de viaje no solo satisfactoria, sino también segura y saludable, promoviendo la tranquilidad y el bienestar de nuestros viajeros en cada trayecto.

UNA CADENA DE VALOR DE IMPACTO POSITIVO

GESTIÓN RESPONSABLE DE LA CADENA DE SUMINISTRO

El Grupo es consciente de que las empresas debemos actuar de forma responsable y diligente en la cadena de suministro contribuyendo a la transformación sostenible de la cadena de valor. Las normas internacionales vigentes sobre conducta empresarial responsable especifican que las empresas deben de proteger los derechos humanos y abordar la protección del medio ambiente en todas sus operaciones y cadena de valor.

Los Principios Rectores de las Naciones Unidas sobre las Empresas y los Derechos Humanos, reconocen la responsabilidad de las empresas de ejercer la diligencia debida en materia de derechos humanos detectando, previniendo y mitigando los efectos adversos de sus operaciones sobre ellos y dando cuenta de cómo abordan dichos efectos.

Las prácticas sostenibles promovidas desde la empresa en materia de calidad, responsabilidad ambiental y derechos humanos no son sólo una cuestión interna, sino que avanzan extendiéndose por nuestra cadena de suministro buscando la maduración hacia criterios de sostenibilidad y gestión de riesgos que nos permitan una transformación resiliente.

En 2025 se ha trabajado con el objetivo de establecer un control y seguimiento ambiental a las empresas que prestan servicios de alto impacto en la actividad de Grupo, ya sea en oficinas, vuelo o talleres de mantenimiento.

Los principales proveedores reciben al inicio de su actividad comercial el Manual de buenas prácticas ambientales para empresas contratadas, así como la Política Ambiental con el fin de informarles de nuestros valores y compromisos medioambientales. Se les solicita sus certificaciones en materia ambiental y sus políticas asociadas con el fin de valorar su compromiso con el entorno.

Según la frecuencia de servicio y su impacto ambiental se evalúa la necesidad de realizar inspecciones al proveedor para medir su desempeño. Las inspecciones pueden

ser periódicas o ad hoc.

En cuanto al enfoque de la organización desde el punto de vista de la gobernanza y el cumplimiento normativo en relación con la contratación de proveedores y otros socios de negocio, las Compañías han aplicado en 2025 criterios de responsabilidad y buen gobierno mediante la aplicación políticas y procedimientos para asegurar el control de todas las áreas y departamentos de éstas, de modo que su funcionamiento resulte absolutamente transparente, verificable y auditable.

Para reforzar las medidas de diligencia debida en la cadena de valor sostenible, en 2025 se impulsó la elaboración de Cuestionarios y Formularios bajo criterios ambientales, sociales y de buen gobierno (ESG) para la evaluación de riesgos medioambientales, sociales y de gobernanza con carácter previo al inicio de los servicios o trabajos contratados. Estas evaluaciones se han puesto en marcha en 2026, coincidiendo con la entrada en vigor de la Política de Compras y en línea con el procedimiento de desarrollo.

Otra medida que impacta de manera directa en conseguir una cadena de valor sostenible es la inclusión de condiciones contractuales específicas en materia de cumplimiento normativo bajo criterios ambientales, sociales y de buen gobierno (ESG). El objetivo de este clausulado es que en las relaciones de negocio las partes expresen su compromiso inequívoco de respeto al ordenamiento jurídico y a la sostenibilidad, en especial con aquellas materias que representan un mayor riesgo de comisión de delitos o de incumplimientos tributarios, medioambientales, sociales o de gobernanza en el desarrollo de la actividad empresarial o profesional que desempeña cada parte.

En línea con la apuntado, también en 2025 cualquier integrante de la cadena de suministro ha podido comunicar la existencia de posibles incumplimientos de los que tenga noticia a través del canal preferente de comunicación “Ética y Canal de Denuncias” disponible en las páginas webs corporativas. De este modo se promueve actuar de forma responsable y diligente en las relaciones tanto internas como con los socios de negocio.

Avanzando en nuestro compromiso de diligencia debida y en coherencia con el Código Ético, en el año 2025 se ha actualizado la “Política de diligencia debida con socios de negocio”. Esta Política obedece, a su vez, a una visión estratégica para avanzar en la integración efectiva de las cuestiones ambientales, sociales y de buen gobierno (ESG) en el proceso de toma de decisiones de la compañía, en el desarrollo de sus productos y servicios y en la relación con los principales actores de la cadena. La colaboración con ellos es clave para cumplir con excelencia estos rigurosos estándares.

La Política de Diligencia Debida se basa, entre otros, en los siguientes convenios y compromisos Internacionales:

- Declaración Universal de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas.
- Principios Rectores de Empresa y Derechos Humanos de Naciones Unidas.
- Convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Convención sobre los Derechos del Niño de las Naciones Unidas.
- Líneas Directrices de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico para Empresas Multinacionales (OCDE).

- Pacto Verde Europeo.
- Directiva Diligencia Debida, Directiva (EU) 2024/ 1760 del Parlamento Europeo y del Consejo de 13 de junio de 2024 sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad, en adelante CSDDD.
- Reglamento (UE) 2024/3015 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de noviembre por el que se prohíben en el mercado de la Unión los productos realizados con trabajo forzoso.

Durante el ejercicio 2025, los principales proveedores por volumen de facturación son los siguientes:

- Iberia Líneas Aéreas de España, S.A. (107 MM €)
- Aena, S.M.E., S.A. (84,5 MM €)
- Compañía Española Distribuidora de Petróleos, S.A. (CEPSA) (57 MM €)

En 2026 se prevé intensificar la implementación de las actuaciones de Diligencia Debida mediante la coordinación con los Departamentos responsables de los criterios ESG para promover así una transformación sostenible de la cadena de valor.

DERECHOS HUMANOS

Grupo Befemar Global Management ha promovido desde sus inicios y como una de sus prioridades, un comportamiento íntegro y de respeto a los Derechos Humanos en el ejercicio de su actividad, formando estos principios parte de su cultura corporativa. Por tanto, existe el compromiso de actuar en toda ocasión de conformidad con la legislación vigente, garantizando el respeto y las prácticas éticas internacionalmente aceptadas.

Como el Grupo, reconocemos la importancia fundamental de respetar y promover los derechos humanos en todas las áreas de nuestra organización. Nuestro compromiso se basa en los principios universales de igualdad, dignidad y justicia, y se alinea con los estándares internacionales y las mejores prácticas. A continuación, presentamos nuestro compromiso empresarial con los derechos humanos:

Respeto y cumplimiento: nos comprometemos a respetar y cumplir los derechos humanos en todas nuestras operaciones, decisiones y relaciones comerciales. Esto incluye el respeto a la Carta Internacional de Derechos Humanos, los principios rectores sobre Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas, las líneas directrices de la OCDE para empresas multinacionales y los estándares de desempeño de IFC.

Sensibilización: fomentamos una cultura de respeto y sensibilidad hacia las diferencias individuales.

No Discriminación: no toleramos la discriminación por motivos de género, raza, religión, orientación sexual, discapacidad o cualquier otra característica protegida por los derechos humanos. Promovemos la igualdad de oportunidades y la diversidad en nuestra organización.

En 2025, Air Nostrum ha registrado cero denuncias por vulneración de derechos humanos, un testimonio de nuestro compromiso con los Principios Rectores sobre

Empresas y Derechos Humanos de Naciones Unidas, las Líneas Directrices de la OCDE para Empresas y los principios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Este logro refleja los esfuerzos por mantener un entorno laboral justo, seguro y libre de cualquier forma de abuso, asegurando el cumplimiento de los estándares éticos y laborales internacionales.

En resumen, nuestro compromiso con los derechos humanos es integral y parte esencial de nuestra cultura organizacional. Trabajamos para crear un entorno donde todas las personas sean tratadas con dignidad y respeto. Siempre nos esforzamos por ser agentes de cambio positivo en la promoción y protección de los derechos fundamentales.

COMPROMISO CON LA SOCIEDAD

UN PACTO SOCIAL JUSTO, EQUITATIVO Y SOSTENIBLE

CONEXIÓN Y DIÁLOGO SOCIAL

El Grupo reconoce que su capital humano constituye un pilar esencial no solo para la creación de valor a largo plazo, sino también para garantizar la sostenibilidad operativa y el equilibrio organizativo.

En este sentido, la adecuada gestión de las expectativas, intereses y percepciones de las personas trabajadoras se configura como una prioridad estratégica. Para ello, la organización promueve una cultura de comunicación abierta, transparente y accesible, que facilita un diálogo continuo y bidireccional, asegurando que las inquietudes, aportaciones y propuestas de la plantilla sean debidamente consideradas en la toma de decisiones.

En coherencia con este enfoque, el modelo de negocio del Grupo incorpora de forma sistemática las necesidades y perspectivas de sus empleados mediante canales de comunicación formales, estructurados y eficaces. Asimismo, el marco de relaciones laborales se articula a través de los Convenios Colectivos vigentes, que garantizan la participación activa de la representación legal de las personas trabajadoras y refuerzan los mecanismos de diálogo social.

Para el Grupo Befemar, el diálogo social desempeña un papel fundamental al interactuar con los agentes sociales. Con el diálogo se busca:

- 1) Transparencia y compromiso
- 2) Identificación de temas relevantes: hablando con nuestra plantilla a través de sus interlocutores sociales.
- 3) Materialidad y priorización
- 4) Mejora continua: con el dialogo social buscamos un proceso continuo que nos permita aprender y adaptarnos.

En resumen, el dialogo social permite la escucha activa de las necesidades y el intercambio positivo fomentando, la participación y garantizando que las acciones de la empresa estén alineadas con las expectativas de la Dirección.

Como buena práctica, somos conscientes del papel que juegan la representación legal de

las personas trabajadoras en la defensa de los intereses de éstas. Por ello, se garantiza en todo momento el trato igualitario, no discriminatorio y respetuoso con la libertad de asociación, respetando los convenios y/o el marco legislativo que le es de aplicación.

En el 2025 la representación legal de las personas trabajadoras que hubo en las distintas empresas y centros de trabajo fue la siguiente:

- **AIR NOSTRUM LAM S.A.U**

Miembros de comités de empresa 2025

Miembros de C. Empresa	Quart
CCOO	2
UPPA	2
SEPLA	10
STAVLA	3
Total	17

Delegados de personal 2025

Delegados de personal	Apto. Valencia	Apto. Madrid	Apto. Málaga	Apto. Palma de Mallorca
USO		1	1	1
CCOO	1	2		
Total	1	3	1	1

Delegados de la LOLS 2025

<u>Sindicatos</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>
CCOO	2	2
STAVLA	2	2
SEPLA	2	2
UPPA	2	2
USO		1
<u>Total</u>	8	9

- **AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS, S.L.U.**

Miembros de comités de empresa 2025

Miembros de C. Empresa	Hangar Valencia
-------------------------------	------------------------

ASETMA	5
ATMA	3
USO	5
Total	13

Delegados de personal 2025

Delegados de personal	Apto. Madrid
USO-ATMA	3
Total	3

Delegados de la LOLS 2025

<u>Sindicatos</u>	<u>2024</u>	<u>2025</u>
USO-ATMA	1	1
ATMA	1	1
ASETMA	1	1
Total	3	3

• AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES S.L.U.

Miembros de comités de empresa 2025

Miembros de C. Empresa	Quart
USOCV	9
Total	9

*En ANGS no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

• ARA GESTIÓN DE TRIPULACIONES Y VUELO, S.L.U

Miembros de comités de empresa 2025

Miembros de C. Empresa	Quart
USOCV	4
CCOO	5
Total	9

*En ARAGTV no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

- **AIR NOSTRUM TRAINING OPERATIONS, S.L.U.**

Delegados de personal 2025

Delegados personal de	Apto. Madrid
USOCV	1
Total	1

*En ANAT no corresponde delegado de la LOLS por tener un volumen de plantilla inferior a 250 trabajadores.

En 2025 existen representantes de las personas trabajadoras en las sociedades: Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, Air Nostrum Global Services, ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo y en Air Nostrum Training Operations, organizados.

Como instrumento de buenas prácticas existen para tratar temas específicos, por cada una de las empresas:

Comités de Interpretación y negociación de convenios colectivos, comités de programación, ambos con una periodicidad mensual; comités de Igualdad y comités de Seguridad y Salud laboral, con una periodicidad trimestral.

Existe la posibilidad de convocar comités extraordinarios ante cualquier situación que lo requiera.

Así mismo, el Grupo dispone de diversos canales de comunicación e interacción interna que facilitan el flujo de información. Entre ellos se encuentra el portal del empleado; la intranet y el correo electrónico. Asimismo, se desarrollan acciones de formación y sensibilización que refuerzan la comunicación bidireccional, promueven la alineación con los objetivos corporativos y fomentan el conocimiento compartido dentro de la organización.

CONTRIBUCIÓN A LA COMUNIDAD

El Grupo Befemar tiene un impacto en las poblaciones locales circundantes a Valencia; el 50% de nuestra plantilla reside en el municipio de Quart de Poblet.

Los principales municipios con mayor volumen de personas empleadas son Bétera, La Pobla de Vallbona, Manises, Mislata, Paiporta, Paterna, Quart de Poblet, Ribarroja, Torrente....

En lo que concierne a relaciones externas, y para potenciar la colaboración en el ámbito de la educación y la formación, Air Nostrum, así como el resto de las empresas del Grupo colaboran con diversas universidades y/o institutos de formación profesional tales como:

Universidad de Valencia, Universidad Politécnica o la Universidad Miguel Hernández de Elche, estando abiertos a la colaboración con otras instituciones para sus estudiantes tanto a nivel nacional como internacional.

Anualmente y desde hace muchos años colaboramos con diversas Universidades y Centros/ Institutos de Formación Profesional de Valencia, o en cualquier ciudad o provincia que nos lo solicitan.

Para los puestos del colectivo de Oficinas, en categoría de administrativos o técnicos, procediendo de Universidad de Valencia, la Florida, EDEM, ESIC, las titulaciones requeridas con mayor frecuencia son: Grados de ADE, Turismo, Económicas, International Business, Marketing, etc. También los estudiantes provienen de la Universidad Politécnica de Valencia y Madrid, principalmente con la cátedra de ingeniería aeronáutica y en general, son admitidos de cualquier otra procedencia de estudios técnicos de ingeniería. Las prácticas son tanto curriculares que tienen una duración de 300 horas y extracurriculares puede llegar hasta 900 horas.

Con los Centros de Formación Profesional e Institutos tanto de la provincia de Valencia como de Córdoba, zonas más solicitantes, requerimos estudios para puestos de administrativos, ayudantes técnico mantenimiento de aeronaves e informáticos siendo en este caso la duración máxima de 300 horas.

Todo el estudiantado tiene, con anterioridad al inicio, unas funciones determinadas y un tutor designado, para que la práctica sirva para completar su formación y su inicio en el mundo empresarial y a la vez, para que nuestras empresas adquieran con los años el valor del talento joven que contribuya a impulsar el crecimiento de la organización.

Centro	GLOBAL	ARA GTV	ANE	ANEM	AVIATECH
EDEM	1				
ADA ITS					1
Univ. Politécnica	2			13	
Univ. Valencia	4			1	
C.D.P. EUFP. CAMPUS EUROPEO DE FORMACION PROFESIONAL					1
Universidad Católica Valencia				1	
Univ. Autónoma Madrid			2		
CIPFP MISLATA		1			
CENTRO BROT MADRID			1		
CENTRO PRIVAT FP CAPITOL	1				
CENTRO PRIVAT FP CAMPUS CENTRE D'ESTUDIS	1				
Instituto Pere Boil				1	
EVES	2				
CITHE					1
Colegio Aquila Madrid			1		
I.E.S. ZOCO					1

MEDITERRANEO INTERNATIONAL	4			2	
TOTALES	15	1	4	18	4

PERSONAS 39: Colaboradores 2024

CENTRO	GLOBA L	ARA GTV	ANE	ANE M	AVIATEC H
EDEM	2				
CEU	1				
INHOLLAND UNIVERSITY		1			
ISAE				1	
U.P. COMILLAS	1				
ADA ITS					1
UPM	1			1	
UPV	2			10	
UV	1				
UNIVERSIDAD EUROPEA VALENCIA				1	
AVIATION GROUP					1
C.D.P. EUFP. CAMPUS EUROPEO DE FORMACION PROFESIONAL					2
UNIVERSIDAD CATÓLICA VALENCIA	1				
CESUR					1
IES CLARA CAMPOAMOR				1	
IES SALVADOR GADEA	1				
INST. TIRANT LO BLANC DE GANDIA				1	
PEGASUS AVIACION S.A.					1
PROGRESA CENTRO INTEGRADO DE FORMACIÓN	1				
SURAVIAN			1		
UDIMA	1				
CIPFP MISLATA			1		
COLEGIO ALEMÁN			1		
I.E.S. ZOCO					1
TOTALES	12	1	3	15	7

PERSONAS 40: Colaboradores 2025

ACCIONES DE ASOCIACIÓN O PATROCINIO

- Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo**

	2024	2025
ERA (European Regions Airline Association)	37.608,36 €	35.574,00 €
Exceltur – Alianza para la excelencia turística	26.250 €	26.250 €
IATA (Cuotas Ene-Dic)	13.455 €	11.111 €

ALA (Asociación de Líneas Aéreas de España)	10.000 €	10.000 €
AVE (Asociación Valenciana de Empresarios)	10.000 €	10.000 €
Fundación Connexus	7.000 €	7.000 €
UPV - Cátedra de Cultura Empresarial – Consejo Social	3.000 €	3.000 €
Mesa del Turismo de España	2.500 €	2.500 €
Universidad de Valencia (Premio Grado de Turismo)	500 €	500 €
AEQP – ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE QUART DE POBLET	200 €	200 €
Fundación Broseta	144 €	144 €

- **Air Nostrum Global Services**

	2024	2025
EDEM (Escuela de empresa, negocios y management)	10.000 €	10.000 €
APD (Asociación para el Progreso de la Dirección)	7.596,94 €	2.080 €
CEV (Confederación Empresarial de la Comunitat Valenciana)	6.685 €	6.852 €
CEO POR LA DIVERSIDAD - Fundación Adecco	1.700 €	1.700 €
ADEIT (Fundación Universidad-Empresa de la Universitat de Valencia)	2.500 €	2.500 €

PROYECTOS CON ENTIDADES DEL TERCER SECTOR

En 2025 hemos mantenido la colaboración con la mayoría de los proyectos de otros años, pero añadimos una puntual colaboración con una fundación en junio y alguna otra colaboración:

Fundación López Mariscal

- Air Nostrum y la Fundación López Mariscal organizaron en junio de 2025 la primera edición del curso “Encuentra tu vocación”, por el que algunos de los alumnos de bachillerato de Andalucía con mejor expediente académico pasaron una semana en Valencia conociendo la labor que se hace en una compañía aérea a través de sus diferentes departamentos. El objetivo era ayudarles a que pudiesen encontrar su futura vocación profesional dándoles a conocer el trabajo que se lleva a cabo en las diferentes áreas. El nivel de satisfacción de alumnos y docentes fue muy elevado.

Aviación Sin Fronteras

- Colaboración continuada con billetes para el traslado de voluntarios a petición de la ONG, además, de la venta a bordo de productos solidarios de la ONG con una donación final de 5.000€ en 2025.

Fundación Esperanza y Alegría

- Billetes para sorteo en su gala benéfica anual 2025

Fundación Envera

- Billetes para sorteo en torneo benéfico deportivo 2025

Fundación COSO

- Billetes para los ganadores de los Premios COSO para estudiantes de Comunicación 2025

COIAE (Colegio Oficial de Ingenieros Aeronáuticos de España)

- Billetes para sorteo en la Junta General de la Delegación de Levante 2025

III Cena de Gala Benéfica del Eurostars Torre Sevilla

- Billetes para sorteo en gala solidaria a beneficio de Hermandad de la Esperanza de Triana, a través de su proyecto de Bolsa Asistencial, que brinda apoyo educativo y terapéutico especializado a niños y jóvenes de Primaria y Secundaria con trastorno de déficit de atención e hiperactividad (TDAH).

FESBAL (Federación Española de Bancos de Alimentos)

- Durante el mes de noviembre de cada año se celebra la campaña de recogida de alimentos donde se colabora con la organización de Bancos de Alimentos.

Es una campaña anual en la que participan todas las empresas y cuyo objetivo principal es cubrir las necesidades básicas de alimentos de las personas y familias más desfavorecidas en España.

En 2024 se recogieron 250 kilos de alimentos y en 2025 se recogieron 248 kilos, entre todas las personas trabajadoras.

VISION 2026

La visión futura de Recursos Humanos del Grupo para el equipo se orienta a un modelo centrado en las personas, como eje de la sostenibilidad social y la competitividad del negocio.

RRHH evoluciona hacia un enfoque estratégico, preventivo y digital, basado en el diálogo social, la estabilidad laboral y la mejora continua de procesos.

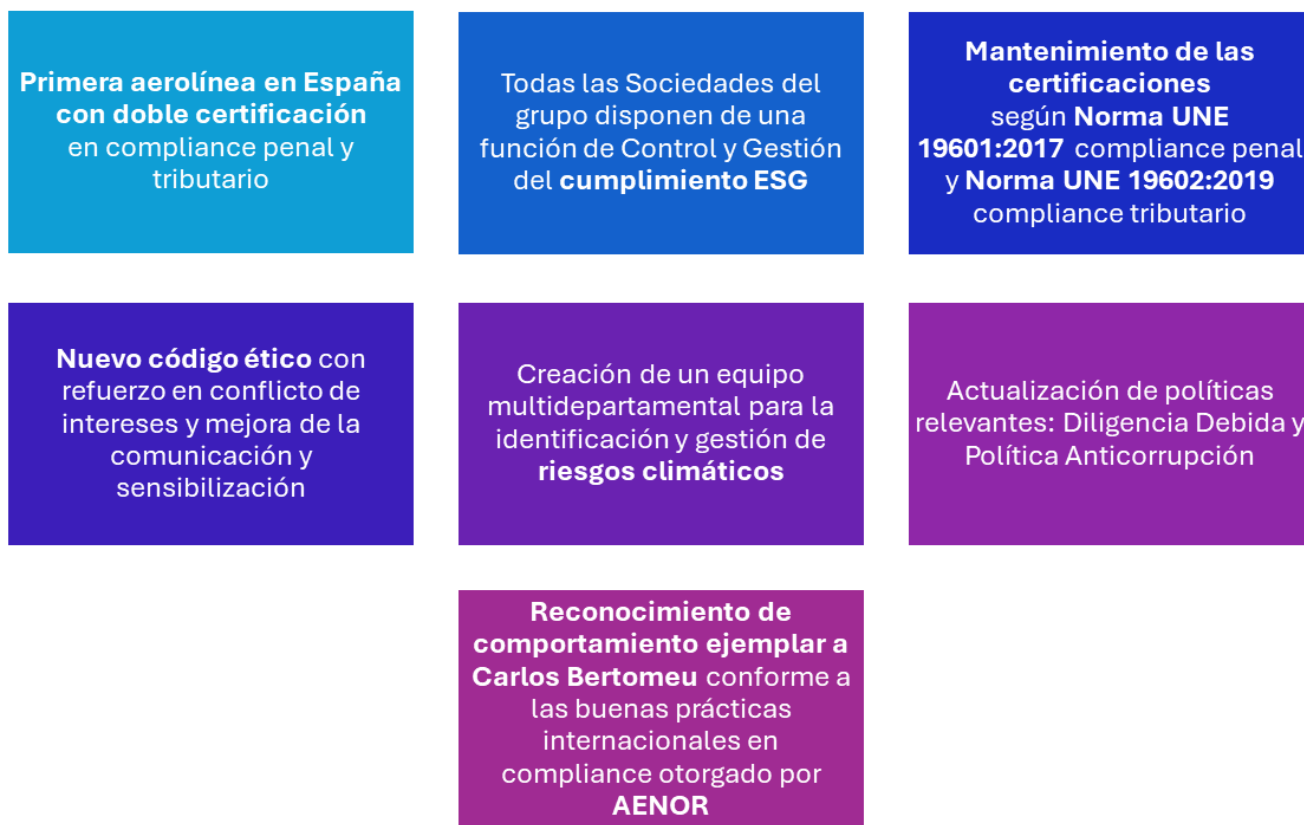
Se impulsa la protección de la salud, especialmente en colectivos técnicos, reforzando la prevención, la vigilancia de la salud y la reducción del absentismo.

El modelo integra digitalización, movilidad sostenible y control de riesgos laborales, asegurando bienestar, cumplimiento normativo y sostenibilidad del talento a largo plazo.

GOBERNANZA RESPONSABLE

LIDERANDO DESDE LA ACCIÓN	134
RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS	139
GESTIÓN DE LA ÉTICA Y EL CUMPLIMIENTO	143
POLÍTICAS	147
LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS	152
INFORMACIÓN FISCAL	175
2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN	176





El Grupo reconoce e la importancia de disponer de un marco robusto de gobernanza corporativa orientado a garantizar transparencia, integridad y responsabilidad en el desarrollo de sus actividades y en sus relaciones a lo largo de la cadena de valor.

Se identifica la gobernanza responsable como un tema material relevante, a partir de la identificación de los impactos, riesgos y oportunidades materiales asociados a la conducta empresarial.

En el ámbito del Gobierno Corporativo, se pone de relieve la relevancia de promover una cultura sólida de ética empresarial y cumplimiento normativo, así como de asegurar la eficacia de los marcos de control interno y la adecuada supervisión de la actividad del Grupo. Este impacto se deriva, principalmente, de los procesos de identificación, prevención y gestión del riesgo de incumplimiento de la normativa aplicable y la aplicación de los procesos de debida diligencia.

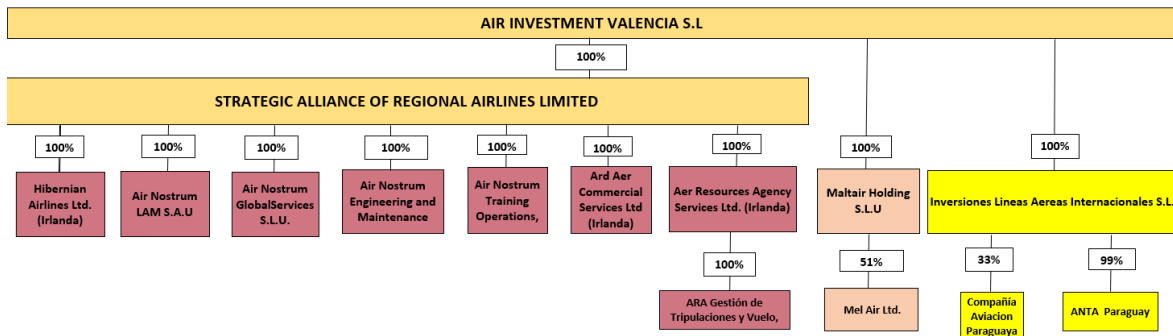
LIDERANDO DESDE LA ACCIÓN

ESTRUCTURA Y COMPOSICIÓN DE LA GOBERNANZA. EL GOBIERNO DE LA SOSTENIBILIDAD

La gobernanza de nuestra empresa está diseñada para garantizar una gestión efectiva y responsable, abordando de manera integral los aspectos ambientales, sociales y de gobernanza (ESG). La estructura del Grupo Befemar se compone principalmente del

Consejo de Administración y diversos comités encargados de la supervisión y toma de decisiones relacionadas con la sostenibilidad y el cumplimiento ESG.

El Grupo Befemar Global está conformado por varias sociedades, entre las que se incluyen ANEM, ANGS, ANE, ARA GTV y ATO. Estas entidades contribuyen al funcionamiento y resultados en materia de sostenibilidad en su conjunto.



Desde el mes de septiembre de 2023, se produjo la integración de las antedichas sociedades en la holding irlandesa STRATEGIC ALLIANCE OF REGIONAL AIRLINES LIMITED (SARA). El 3 de diciembre de 2025, SARA pasó a ser propiedad 100% de la sociedad AIR INVESTMENT VALENCIA, S.L., por lo que los socios de esta última han pasado a ser titulares indirectos de la totalidad del capital social de cada una de las compañías que integran el Grupo Befemar Global, reforzando así su apuesta por el plan de negocio de la aerolínea y demás sociedades del grupo.

Es importante destacar que todos los Consejos de Administración de las sociedades dentro del grupo Befemar Global reportan al consejo de AIR INVESTMENT VALENCIA, S.L., quién reporta directamente al Administrador Único de la sociedad Befemar Global. Esta estructura de gobierno corporativo asegura una coordinación efectiva y una alineación estratégica en todas las operaciones del grupo, promoviendo así el cumplimiento ESG y dotando de eficiencia y coherencia a la toma de decisiones a nivel corporativo.

A continuación, se van a detallar los aspectos generales aplicables a todas las sociedades del Grupo en relación con la estructura y composición de la gobernanza:

- **Consejo de Administración:** La administración y representación de todas las sociedades del Grupo estará a cargo de un Consejo de Administración que:
 - o Está integrado por un mínimo de tres miembros y un máximo de doce, a quienes corresponde el poder de representación de forma colegiada.
 - o Se compone de dos consejeros dominicales, de los cuales uno de ellos es ejecutivo en AIR NOSTRUM LAM, AIR NOSTRUM GLOBAL SERVICES, S.L.U. y AIR INVESTMENT VALENCIA, S.L. un consejero independiente y un secretario consejero.
 - o Celebrará sesiones cuando así lo disponga el Presidente, debiendo reunirse al menos cuatro veces al año.
 - o Los consejeros contarán con información suficiente y adecuada para el ejercicio de sus funciones y tendrán derecho a obtener de la sociedad el asesoramiento preciso.

- **Junta General:** La sociedad deberá facilitar el ejercicio de asistencia e información en la Junta General en condiciones de igualdad.

Remuneración de consejeros: La remuneración del consejo de administración será la adecuada para atraer y retener a los consejeros del perfil deseado y retribuir la dedicación, cualificación y responsabilidad social corporativa que exija el cargo.

- **Comité de Gestión:** Como representante de la alta dirección de las sociedades del Grupo, promoverá una política adecuada de sostenibilidad en materias medioambientales y sociales, ofreciendo de forma transparente información suficiente sobre su desarrollo, aplicación y resultados. Cabe destacar que una parte de la retribución variable está condicionada al éxito en el cumplimiento de los hitos ESG, tales como el objetivo dirigido a reducir la huella de Carbono y la búsqueda de un equilibrio financiero que permita generar beneficios. Este objetivo de rentabilidad sostenible se alcanzará respetando la ley, las normas de régimen interno y la ética empresarial.
- **Auditoría Interna:** Las Sociedades del grupo disponen de una función de Control y Gestión del cumplimiento ESG, articulada a través del departamento de Auditoría Interna, que desempeña un papel proactivo en los Consejos de las sociedades del grupo, exponiendo al Consejo de forma anual el Mapa de Riesgos y el Plan de Auditoría Anual.

Asimismo, en la sociedad Air Nostrum LAM contamos con un Reglamento del Consejo de Administración que establece las normas, funciones y responsabilidades sociales corporativas. Este reglamento garantiza así la consistencia en las prácticas de los miembros del Consejo de Administración, reflejando el compromiso y la transparencia en todas las operaciones.

Desde gobernanza, se definen los principales tipos de comités, que se celebran generalmente con periodicidad semanal, aplicables a las empresas del grupo:

- **Comité de Gestión:** Supervisar, dirigir las operaciones diarias y estratégicas, tomar decisiones clave en relación con las estrategias ambientales, sociales y de gobernanza.
- **Comité de Planificación:** Desarrollar e implementar planes estratégicos con el fin de incorporar criterios éticos y sociales en la operativa de la sociedad.
- **Comité de Producción:** Gestionar de manera eficiente los procesos de producción y los recursos para minimizar el impacto ambiental.
- **Comité de Seguimiento:** Control del desarrollo de la operativa de la compañía, supervisión del progreso y evaluación del cumplimiento de objetivos.
- **Comité de Seguridad y Salud ANEM Hangar Valencia:** Garantizar el cumplimiento de normativas de seguridad laboral, identificar y mitigar riesgos ambientales en la operativa del mantenimiento, fomentando prácticas sostenibles en la cultura de seguridad de la sociedad.

Los Comités que aplican a cada empresa, así como los miembros de los Consejos de Administración de las sociedades del Grupo Befemar son:

	ANE	ANEM	ANGS	ARA GTV	ANTO
MIEMBROS DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN					
Presidente	✓	✓	✓	✓	✓
Consejero	✓	✓	✓	✓	✓
Secretario consejero	✓	✓	✓	✓	✓
COMITÉS APLICABLES					
Comité de Gestión	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Planificación	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Producción	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Seguimiento	✓	✓	✓	✓	✓
Comité de Seguridad y Salud ANEM Hangar Valencia		✓			

Dentro de cada grupo de Comités, se establecen comités específicos para la toma de decisiones estratégicas operativas, de seguridad y de coordinación y entre estos, se destacan los siguientes que afectan de manera directa a la sostenibilidad del Grupo:

- Comité de Emisiones en materia medioambiental
- Comité de Planificación en mejorar la operativa para el cliente y otros grupos de interés
- Comités específicos de empresa en toma de decisiones estratégicas que garanticen la viabilidad y estabilidad social

LA GESTIÓN DEL IMPACTO

La gestión de impactos de la organización sobre la economía, el medioambiente y las personas se lleva a cabo a través del Comité de Gestión. Desde los departamentos de Dirección Financiera, Recursos Humanos y Medio Ambiente, se reporta directamente a este Comité, lo que asegura una gestión integrada y efectiva de la sostenibilidad en todas las sociedades y departamentos del Grupo Befemar.

El Comité de Gestión ha delegado la responsabilidad de gestionar estos impactos en las personas a cargo en los respectivos departamentos, garantizando una gestión eficaz en esta materia.

Además, es necesario destacar la creación de un Grupo de Trabajo en materia de Sostenibilidad, integrado por cinco áreas, RRHH, Financiero, Calidad, Planificación y control de gestión y Asesoría Jurídica. Entre sus principales funciones destacan, no solo la de supervisar y coordinar todas las iniciativas en materia de sostenibilidad, sino también gestionar directamente los impactos de la organización sobre la economía, el medio ambiente y las personas, con el fin de promover la conciencia y la cultura de sostenibilidad en todo el Grupo.

FUNCIÓN DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO EN LA SUPERVISIÓN DE LA GESTIÓN DE LOS IMPACTOS

La función que desempeña el máximo órgano de gobierno y los altos ejecutivos en el desarrollo, la aprobación y la actualización del propósito de la organización, así como en la elaboración de estrategias o políticas relacionadas con el desarrollo sostenible, es fundamental para desarrollar el enfoque del Grupo hacia la sostenibilidad.

En relación con la supervisión del establecimiento de objetivos relacionados con los impactos materiales, riesgos y oportunidades, así como el monitoreo de su progreso, se llevan a cabo las siguientes acciones:

- Identificación de Impactos: se identifican los impactos materiales, riesgos y oportunidades relacionados con la economía, el medio ambiente y las personas para posteriormente establecer objetivos específicos que nos permitan abordarlos y mitigar los riesgos.
- Seguimiento del Progreso: se establecen sistemas de reporte por parte de los Comités de cada sociedad del Grupo con el fin de evaluar el progreso hacia los objetivos establecidos. Esto implica la realización de auditorías internas y externas, así como la revisión periódica de los indicadores clave de rendimiento.
- Participación de Grupos de Interés: fomentamos regularmente la participación de los grupos de interés en el proceso de toma de decisiones relacionadas con la sostenibilidad, a través de reuniones regulares entre el máximo órgano de gobierno y los grupos de interés, implementando mecanismos que faciliten la participación entre ambas partes, como encuestas o foros de discusión.

Consecuencia de todo lo anterior, el máximo órgano de gobierno y los altos ejecutivos desempeñan un papel crucial en el liderazgo y la supervisión de la sostenibilidad en la organización, cumpliendo con el establecimiento de objetivos y el monitoreo del progreso hacia ellos involucrando activamente a los grupos de interés en este proceso.

PRESIDENTE DEL MÁXIMO ÓRGANO DE GOBIERNO

El presidente del máximo órgano de gobierno del Grupo Befemar Global Management, el consejo de administración de Air Investment Valencia, S.L. actúa también como Administrador Único de Befemar Global Management, S.L. tomando a su vez todas las decisiones fundamentales en cuanto a liderazgo y supervisión de la sostenibilidad en la sociedad. A la misma vez, todas aquellas sociedades que forman parte del Grupo Befemar, reportan directamente al consejo de AIV, el cual está integrado a su vez por el Administrador Único de Befemar Global Management S.L., quien en última instancia decide sobre el funcionamiento del Grupo.

Designación y selección. Actualmente, no existe un procedimiento específico para la designación y selección del máximo órgano de gobierno y sus comités. No obstante, el Grupo reconoce la importancia de contar con opiniones de los grupos de interés, así como la independencia y competencias pertinentes para abordar los impactos de la Organización. La designación de los miembros integrantes de los diferentes consejos y comités se realiza atendiendo a sus méritos profesionales y experiencia en el área de su competencia y en el sector aéreo.

CONFLICTOS DE INTERÉS

El Grupo cuenta con un Reglamento del Consejo de Administración aprobado por la sociedad AIR NOSTRUM LAM, configurándose como una norma interna básica de conducta que establece los principios que deben regular la actuación de la Sociedad. Este reglamento se extenderá al resto de sociedades del Grupo a lo largo del ejercicio 2025.

Existe conflicto de interés cuando una obligación o una situación resultante de las actividades personales o asuntos económicos privados de una Persona Afectada pueda influir en su criterio a la hora de desempeñar sus obligaciones como miembro del Consejo de Administración.

Desde el Grupo, cuando se produzca una Situación de Conflicto, la Persona Afectada deberá:

- Desempeñar el cargo con la mayor diligencia y buscando siempre el interés de la Sociedad.
- Comunicar la existencia de la situación de conflicto de interés.
- Abstenerse de deliberar y votar en aquellos asuntos en los que puedan existir intereses contrapuestos.
- También es de aplicación lo dispuesto en la Ley de Sociedades de Capital, en concreto al deber de evitar situaciones de conflicto de interés:
- En todo caso, los administradores deberán comunicar a los demás administradores y, en su caso, al consejo de administración, o, tratándose de un administrador único, a la junta general cualquier situación de conflicto, directo o indirecto, que ellos o personas vinculadas a ellos pudieran tener con el interés de la sociedad

Además, en diciembre de 2024 fue aprobada la última versión del Código Ético de la Organización. Esta versión entra en vigor el 1 de enero de 2025 y mantiene su vigencia durante todo el año 2025. En este documento se aborda la existencia de conflictos de interés entre sus empleados, directivos o administradores, estableciendo normas claras y expectativas de comportamiento sobre cómo actuar en el caso de que se produjera este tipo de situaciones.

En 2025 se aprueba también la versión vigente de la Política Anticorrupción, que incluye un apartado específico sobre conflicto de intereses. En esta versión se refuerza la importancia que tiene para nuestras empresas tratar de manera adecuada las posibles situaciones de conflicto de intereses y para ello se añade una definición específica sobre qué se entiende por un conflicto de intereses y se tratan las distintas situaciones que pueden darse y se regulan:

- Las pautas de comportamiento con funcionarios públicos o autoridades y;
- Las pautas de comportamiento en la relación con terceros.

RELACIÓN CON LOS GRUPOS DE INTERÉS

DIALOGO ABIERTO Y SOSTENIDO

La comunicación y el diálogo constante constituyen el fundamento de la relación entre el Grupo Befemar y los distintos grupos de interés que lo integran. Nuestra principal meta

es generar un impacto positivo en todas las áreas donde operamos, creando valor para todos nuestros grupos de interés.

Con este fin, cultivamos una cultura empresarial que promueve el aprecio por nuestros empleados, centrándonos en la diversidad, la inclusión y proporcionando oportunidades de crecimiento dentro de nuestra organización. Reconocemos el papel vital que desempeñan nuestros empleados en la entrega del servicio que nuestros pasajeros esperan, lo que constituye el núcleo de la creación de valor para todos nuestros grupos de interés.

Además, reconocemos y valoramos la colaboración activa de nuestros accionistas, entidades financieras y otros actores del mercado que respaldan la consecución de nuestros objetivos y la ejecución de nuestras estrategias comerciales. Esta colaboración es fundamental para fortalecer nuestra posición en el mercado y para garantizar un crecimiento sostenible a largo plazo.

Asimismo, mantenemos una estrecha colaboración con la industria en su conjunto, incluyendo a nuestros proveedores y reguladores. Consideramos que esta colaboración es esencial para mantener los altos estándares de seguridad y calidad que nuestros pasajeros esperan y merecen. Estamos promoviendo, junto a nuestros principales proveedores prácticas sostenibles en toda nuestra cadena de suministro, asegurando que los productos y servicios que ofrecemos cumplan con los estándares de calidad y responsabilidad ambiental mejorando en lo posible cada año. Además, en línea con nuestra última versión del Código Ético aprobada en diciembre de 2024, nos comprometemos a respetar los derechos humanos en relación con todos los grupos de interés, asegurando así nuestra colaboración con todos ellos.

Mantenemos una relación de cooperación y diálogo constante con los reguladores y autoridades pertinentes, buscando cumplir con todas las normativas y estándares establecidos en el sector. Esta colaboración nos permite adaptarnos de manera efectiva a los cambios regulatorios y promover prácticas que benefician tanto a nuestra empresa como al medio ambiente y la sociedad en su conjunto. Estos organismos son, fundamentalmente, el Ministerio de Transportes y, en concreto, la Dirección General de Aviación Civil y las agencias estatal y europea, AESA y EASA.

Adicionalmente, reconocemos la importancia de otros grupos de interés específicos del sector del transporte aéreo, como los organismos de aviación civil, cuyas regulaciones y directrices son fundamentales para garantizar la seguridad y el cumplimiento normativo de todas las operaciones. Del mismo modo, los sindicatos y asociaciones laborales representan un grupo de interés clave, con quienes mantenemos un diálogo abierto y constructivo para garantizar las condiciones laborales adecuadas y una relación laboral justa y equitativa, constituyéndose como un derecho en sí mismo el derecho de los trabajadores a constituir un sindicato, unirse a uno existente o su derecho a la negociación colectiva.

Finalmente, nuestros pasajeros y la comunidad son grupos de interés esenciales, cuyas expectativas y necesidades guían nuestras decisiones y acciones, y cuya confianza es fundamental para el continuo éxito de nuestra aerolínea.

GRUPOS DE INTERÉS Clientes

Empleados
Accionistas, entidades de crédito y otros grupos de interés financiero
Proveedores y Subcontratistas
Sector Público
Sindicatos y Asociaciones

SECTOR PÚBLICO

Air Nostrum es una compañía aérea con vocación de servicio público.

Durante los más de treinta años de existencia de Air Nostrum, la compañía ha ofrecido a la ciudadanía un medio de conexión aérea que ha contribuido a la vertebración del territorio, contribuyendo asimismo a su desarrollo.

La cohesión de los territorios es de gran importancia para el desarrollo sostenible de las economías y así lo considera la UE en su Libro Verde sobre la cohesión territorial Comisión Europea (2008), siendo la cohesión territorial una parte de la política de cohesión de la propia Comisión Europea.

En concreto, en España, distintos factores dificultan las conexiones entre territorios:

1. Las grandes distancias entre las distintas regiones de la Península.
2. La complicada orografía de algunos territorios que dificulta el desarrollo de unas adecuadas infraestructuras terrestres.
3. La conexión entre las islas entre sí y de estas con la Península.
4. La conexión de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla con la Península.

Ante estas circunstancias, la aviación regional se convierte en un instrumento fundamental para salvar estas distancias y conectar distintos territorios y personas.

En efecto, la conectividad aérea contribuye a la vertebración del territorio y, en muchos casos, Air Nostrum constituye la mejor manera de que la ciudadanía pueda conectar con el resto del mundo. Así, Air Nostrum es en algunos casos, la única compañía que opera en algunos aeropuertos regionales conectando a éstos con el Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid-Barajas, puerta de conexión con casi dos centenares de destinos.

En este contexto, la relación con las autoridades y los organismos públicos competentes en Aviación Civil en los países en los que la compañía opera, constituye un elemento clave para el desarrollo de la actividad de la aerolínea en beneficio de la ciudadanía.

Air Nostrum siempre se ha mostrado a disposición de las distintas autoridades y organismos públicos para contribuir a un mejor desarrollo de los territorios en los que opera sus rutas y para ofrecer un mejor servicio a los pasajeros.

En todo caso, muestra de esta vocación de servicio público es la operación por parte de Air Nostrum de distintas rutas declaradas como “obligación de servicio público” (OSP). En estas rutas, la aerolínea presta un servicio público a la ciudadanía de territorios con difícil conexión, en un régimen especial establecido por la Administración Pública.

En 2025, Air Nostrum prestó servicios en las siguientes rutas declaradas como OSP:

- Palma de Mallorca (PMI) – Ibiza (IBZ).
- Palma de Mallorca (PMI) – Menorca (MAH).
- Ibiza (IBZ) – Menorca (MAH).

- Almería (LEI) – Sevilla (SVQ).
- Badajoz (BJZ) – Madrid (MAD).
- Badajoz (BJZ) – Barcelona (BCN).
- Melilla (MLN) – Almería (LEI)
- Melilla (MLN) – Sevilla (SVQ)
- Melilla (MLN) – Granada (GRX)
- Menorca (MAH) – Madrid (MAD)
- Estrasburgo (SXB) – Madrid (MAD)

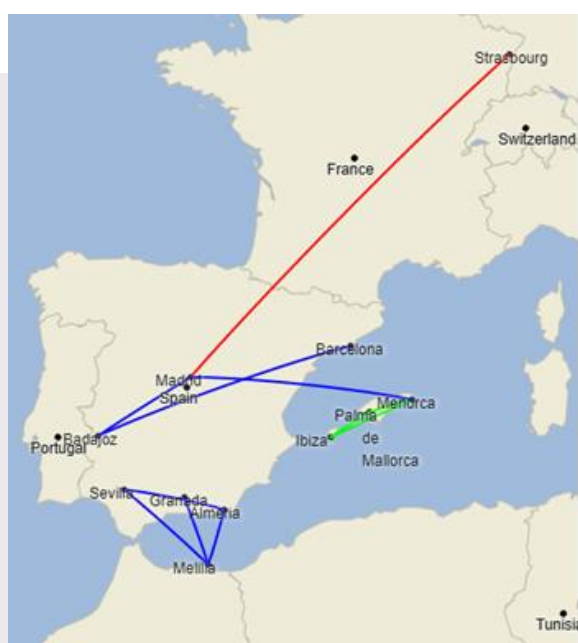
Por otro lado, Air Nostrum también contribuye al desarrollo de distintos territorios mediante la suscripción de contratos de promoción con los que Air Nostrum pone al servicio de distintas administraciones autonómicas y locales todo un conjunto de medios de publicidad online y offline para promocionar a estos lugares a través de su red, incluidos los soportes que ofrece su propia flota tanto en los interiores como en los exteriores de los aviones.

A la luz de lo anteriormente expuesto, la relación con el grupo de interés que representa el Sector Público es crucial para Air Nostrum.

La aerolínea utiliza distintos canales para relacionarse con el Sector Público: participación en licitaciones públicas, consultas públicas y privadas, reuniones informativas, comisiones e informes de seguimiento, etc.

La relación con las autoridades y la Administración es continua dado el carácter regulado del mercado en el que desarrolla la compañía su actividad y la importancia que tienen los contratos públicos para las operaciones de la aerolínea, especialmente, en algunos territorios.

La vocación de servicio público impera en la relación de la compañía con el Sector Público.



GESTIÓN DE LA ÉTICA Y EL CUMPLIMIENTO

CUMPLIMIENTO NORMATIVO

El respeto a la legislación vigente, a las normas de régimen interno y a las prácticas éticas internacionalmente aceptadas, con total respeto hacia los Derechos Humanos y libertades públicas, constituye uno de los principios fundamentales de las Compañías y debe ser prioritario para todas las personas sujetas al Código Ético. Todos los administradores, directivos, socios y empleados de las Compañías están obligados a cumplir y acatar la legalidad vigente en la ejecución de sus respectivos trabajos y actividades, independientemente de su cargo o posición en la organización, especialmente cuando se traten de operaciones de clara repercusión social o cuando estén involucradas en las mismas personas del entorno político. En relación con los casos de incumplimiento de la legislación y la normativa aplicable al Grupo, durante el ejercicio 2025 no se han identificado infracciones significativas, conforme a los sistemas internos de control y seguimiento establecidos.

SISTEMA DE GESTIÓN DE COMPLIANCE PENAL Y TRIBUTARIO

En materia de *compliance* penal y tributario durante el año 2025 se ha continuado reforzando la cultura ética y de cumplimiento, manteniendo el Sistema de gestión de *compliance* penal y tributario (“SGCPT”) implementado en el año 2024 e impulsando la mejora continua del mismo conforme a las directrices marcadas por los órganos que lideran el cumplimiento normativo: el órgano de gobierno, la alta dirección y el órgano de *compliance*.

En 2025 y como hito relevante en *compliance* penal y tributario, la entidad certificadora de reconocido prestigio AENOR ha mantenido certificado el SGCPT conforme a la Norma UNE 19601:2017 Sistema de gestión de *compliance* penal y conforme a la Norma UNE 19602:2019 Sistema de gestión de *compliance* tributario.

De este modo, todas las personas que integran las compañías se caracterizan por defender y promover el cumplimiento y la observancia de la legalidad vigente. Las sociedades que a continuación se detallan han mantenido eficazmente los sistemas de gestión de *compliance* penal y tributario durante el año 2025 y en el seno de la organización se han actualizado políticas relevantes tales como la *política de diligencia debida con socios de negocio* y la *política anticorrupción* y se han actualizado a su vez otros procedimientos, registros e instrucciones que forman parte del sistema de gestión y que son claves para que el sistema continúe siendo adecuado para gestionar los riesgos penales y tributarios.

El sistema de gestión de *compliance* penal y tributario en su conjunto aporta normas internas, principios y valores para el buen gobierno, inspirando con ello la conducta profesional del equipo humano que las componen con el objetivo de perseguir, de esta manera, un funcionamiento correcto, íntegro, transparente y responsable en sus relaciones comerciales y profesionales, tanto a nivel interno como con clientes, proveedores, socios de negocio en general, competidores y con todas aquellas personas y entidades con las que interactuamos en el desarrollo de nuestra actividad profesional.

Las sociedades respecto a las que se mantiene en 2025 el Sistema de Gestión de *Compliance* penal y tributario conforme a las normas españolas UNE 19601 y UNE 19602 respectivamente, son las siguientes:

- Air Investment Valencia, S.L. (AIR INVESTMENT)
- Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.U. (AIR NOSTRUM)
- Air Nostrum Global Services, S.L.U. (ANGS)
- Air Nostrum Engineering and Maintenance Operations, S.L.U. (ANEM)
- Air Nostrum Training Operations, S.L.U. (ANTO)
- ARA Gestión de Tripulaciones y Vuelo, S.L.U. (ARA GTV)

Todas ellas en conjunto también, “la organización” o “las compañías”.

En línea con lo apuntado, al cierre del año 2025 el sistema de gestión de *compliance* penal y tributario sigue siendo adecuado para la naturaleza, escala y complejidad de la organización y está alineado con la estrategia de negocio de la organización. Mediante las acciones adoptadas hasta la fecha AIR NOSTRUM explicita que no tolerará en su seno ninguna conducta que pueda ser constitutiva de un incumplimiento. Las políticas de *compliance* penal y tributario, los objetivos, los procesos y los procedimientos, así como las instrucciones de trabajo y los registros desarrollados en 2025 conforman el núcleo de un sistema de gestión para la prevención, detección y gestión de riesgos penales y tributarios proyectado en el ámbito de la organización con el objetivo último de evitar posibles daños económicos, reputacionales o de otra índole.

CANAL DE INTEGRIDAD, ÉTICO Y DE DENUNCIAS

En relación a los mecanismos para solicitar asesoramiento y plantear inquietudes éticas, las actuaciones llevadas a cabo durante el año 2025 se han centrado en la formación específica en la materia dirigida a los responsables del Sistema de Información Interno (SII) y en continuar dando cumplimiento a las exigencias normativas en la materia, en coherencia con el Código Ético de la organización y con su firme compromiso y voluntad de reforzar la cultura ética, prevención y detección de incumplimientos.

En el año 2025, a fin de continuar con el cumplimiento de lo previsto en la Ley 2/2023, de 20 de febrero, reguladora de la protección de las personas que informen sobre infracciones normativas y de lucha contra la corrupción, hemos mantenido vigente el Sistema Interno de Información, que fue implementado en el año 2023 previa consulta con la representación legal de los trabajadores, de conformidad con la citada norma. La persona Responsable del Sistema Interno de Información también se ha mantenido en su cargo en 2025, al igual que el Reglamento del Sistema Interno de Información vigente y la persona Suplente del Responsable del Sistema Interno de Información.

El procedimiento de seguimiento de las denuncias, así como la política de protección de denunciantes se detalla con rigor en el Reglamento del Sistema Interno de Información, norma interna de obligado cumplimiento. En atención a esta norma, en 2023 implementamos una plataforma tecnológica como línea de comunicación preferente para informar sobre posibles irregularidades. Este canal preferente, denominado “Ética y Canal de Denuncias”, ha estado disponible en 2025 y lo continúa estando, tanto en las intranets como en las webs corporativas.

Por la especial actividad de Air Nostrum y de otras compañías de la organización, en cumplimiento de la normativa específica en materia de Seguridad Aérea, los cauces de comunicación existentes con anterioridad a la Ley 2/2023 no varían y siguen en funcionamiento para las áreas operativas.

Además, las personas que quieran solicitar información o plantear inquietudes éticas pueden comunicarse de manera directa con el Responsable de Cumplimiento o *Compliance Officer*, quien atiende las peticiones o consultas bajo los principios de confidencialidad, imparcialidad, buena fe, prohibición de represalias y demás principios éticos, garantías y mecanismos de protección establecidos en el Código Ético y en las normas de aplicación.

En 2025, y en el seno de la formación básica obligatoria dirigida e impartida a las nuevas incorporaciones de la organización Air Nostrum, se ha mantenido la formación ya iniciada en 2023 necesaria para garantizar que cualquier persona que mantenga una relación laboral, comercial o profesional con las Compañías esté protegida en caso de que informe sobre actuaciones contrarias al ordenamiento jurídico o a su normativa interna y conozca el procedimiento a seguir a tal fin.

En 2026 está previsto continuar con la formación y con acciones de concienciación en la materia, tanto a las nuevas incorporaciones como al personal, incluyendo Alta Dirección y Órgano de Gobierno de *Compliance*. Además, y de manera continuada en el tiempo, en la intranet y en las webs de las Compañías está colgado un vídeo formativo sobre el Sistema Interno de Información, así como el Reglamento interno de aplicación. Asimismo, tanto a través de las intranets como a través de las webs corporativas se puede acceder al canal “Ética y Canal de Denuncias”.

LA SENSIBILIZACIÓN Y EL CLIMA ÉTICO

Durante 2025 desde Cumplimiento Normativo se ha realizado un especial seguimiento a las comunicaciones de sensibilización enviadas internamente por la organización, no sólo desde el órgano de *compliance* sino también desde otros departamentos cuyos mensajes de sensibilización impactan positivamente en el clima ético y de cumplimiento. A continuación, se aportan datos cuantitativos y cualitativos que permiten visibilizar la percepción de incremento de la cultura ética y de cumplimiento en 2025:

- Comunicaciones de sensibilización enviadas en 2025: 57
- Comunicaciones con impacto en *compliance* en 2025: 142
- Principales Departamentos emisores: Cumplimiento Normativo, Recursos Humanos, Seguridad de la Información, Calidad-Medio Ambiente, *Safety-Compliance* y *Security*

DELITOS DE CORRUPCIÓN, SOBORNO Y BLANQUEO

En Air Nostrum la rectitud, honestidad y buen hacer profesional son máximas incuestionables en nuestra actividad. Por ello, todas las personas que trabajamos en o para Air Nostrum debemos ser honestas y actuar de buena fe y de forma leal en todas las actuaciones laborales y negociaciones que llevemos a cabo, renunciando a cualquier interés o motivación particular, ya sea personal o de terceros en detrimento de la buena fe en los negocios, los intereses de las Compañías o los principios recogidos en nuestro Código ético. Nuestro Código ético nos insta a actuar siempre con imparcialidad, con criterio independiente, ajenos a cualquier presión externa y a mantener un comportamiento alineado con la rectitud, la honestidad y el respeto a los compromisos asumidos con terceros.

Las políticas de *compliance* penal y tributario en las sociedades del grupo contemplan con carácter prioritario la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales. En el año 2025 se ha revisado y actualizado la Política anticorrupción y se ha mantenido

vigente la Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo.

El objeto de la *Política anticorrupción* es doble, por un lado establecer pautas de comportamiento respecto a la aceptación u ofrecimiento de regalos o invitaciones, prohibiendo cualquier tipo de soborno; y por otro, establecer pautas de comportamiento por parte del personal de Air Nostrum tanto en sus relaciones con autoridades, funcionarios públicos y en general con miembros de las Administraciones Públicas ostenten o no cargo electo, como en sus relaciones con terceros (proveedores, clientes, competidores, subcontratistas, etc.). En cuanto a la *Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo*, esta tiene como finalidad establecer normas de actuación internas tendentes al cumplimiento de la legislación española en materia de prevención del blanqueo de capitales y financiación del terrorismo. En ambos casos prevalece un fundamento básico: el absoluto respeto de la ley y la ética empresarial. En el Grupo Befemar se aplican criterios de responsabilidad y buen gobierno, lo que se traduce en la implementación de políticas y procedimientos que aseguran el control de todas las áreas y departamentos de estas sociedades, de modo que su funcionamiento resulte transparente, verificable y auditable. También en ambos casos, el Responsable de Cumplimiento u órgano de *compliance* velará por que las Políticas sean revisadas a fin de adaptarlas, en su caso, a los cambios normativos, organizativos o estructurales que acontezcan en la organización y velará igualmente por la observancia y cumplimiento de las políticas poniendo en conocimiento del Responsable del Sistema Interno de Información, a través del canal preferente de comunicación “Ética y Canal de Denuncias”, la existencia de posibles incumplimientos de los que tenga noticia.

En relación con los casos de corrupción y medidas adoptadas, durante el año 2025 no se ha detectado ningún caso de corrupción. Tampoco se ha rescindido o no se ha renovado ningún contrato con proveedores por infracciones relacionadas con la corrupción. Igualmente, y a su vez, no se ha intervenido en ningún procedimiento judicial relacionado con la corrupción contra la organización o sus empleados.

Respecto a las medidas adoptadas en 2025 en materia de anticorrupción, todas ellas han sido medidas de control y formativas, ninguna disciplinaria. Estas medidas tienen como objetivo principal reforzar la cultura ética y de cumplimiento, así como identificar, detectar, prevenir y evitar la comisión de infracciones penales en materia de corrupción.

Entre las medidas formativas adoptadas cabe destacar la formación específica impartida en 2025 al Personal Especialmente Expuesto (PEE). El contenido formativo incluye información específica relativa a los riesgos contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales. Además, más del 97% del total de la plantilla de las Sociedades del grupo concluyó el año 2025 la formación básica en *compliance* penal y tributario con el resultado de “apto”. El 97% del total de la plantilla abarca todas las categorías profesionales y regiones del personal laboral, incluyendo el personal en prácticas y el personal de empresas de trabajo temporal (ETT) que forman parte de la plantilla de AIR NOSTRUM, ANE, ANGS, ANTO y ARA GTV. Esta formación obligatoria para todos los miembros de la organización incluye también como materia específica la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

En cuanto a las medidas de control actualizadas en 2025 cabe destacar la revisión del Mapa de Riesgos de *Compliance* Penal, de los Mapas de Riesgos de *Compliance* Tributario y de los controles financieros y no financieros, lo que ha permitido continuar trabajando en las

medidas de control existentes en la organización para la prevención y la lucha contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

El Sistema de gestión de *compliance* penal identifica los riesgos penales relacionados con los delitos de corrupción en los negocios, corrupción pública, cohecho, tráfico de influencias, malversación, delitos de fraude y estafa y los riesgos penales relacionados con los delitos de blanqueo de capitales, financiación del terrorismo y financiación ilegal de partidos políticos, entre otros. En todos estos casos, se identifican y evalúan las medidas de control existentes. Cabe destacar, entre las medidas de control mantenidas en 2025, las siguientes:

- Revisión y actualización en su caso de las políticas relacionadas (política anticorrupción, política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo y política de diligencia debida con socios de negocio).
- Formación básica y específica en la prevención y lucha contra la corrupción y el soborno.
- Cumplimiento de los procedimientos de homologación de proveedores existentes en distintas áreas de trabajo.
- Incorporación de cláusulas contractuales de cumplimiento normativo en contratos con socios de negocio.
- Controles financieros y de control económico en la conciliación de pagos, aprobación de facturas, controles de ventas y controles de cierre; y controles no financieros.

Tras la revisión de estos riesgos y controles en 2025 se concluyó que el riesgo residual en todos los casos es de nivel bajo. Aun así, y por la especial relevancia de estos riesgos para el buen gobierno corporativo, sí que se mantuvo como un objetivo de *compliance* penal para 2025 el aumentar el grado de concienciación de los riesgos de corrupción dentro de la organización. Este objetivo se ha cumplido en 2025 conforme a lo previsto en el sistema de gestión de *compliance*.

En 2026 se considera necesario continuar actuando en esta materia, con acciones formativas dirigidas a los miembros de los órganos de liderazgo en *compliance* y con acciones de concienciación y difusión dirigidas a los empleados, a los socios de negocio, a los proveedores y a otras personas relacionadas con la organización. Igualmente se continuarán revisando las medidas de control existentes para mejorar o reforzar las mismas con el fin último de continuar luchando contra la corrupción, el soborno y el blanqueo de capitales.

POLÍTICAS

En materia de compromisos y políticas de conducta empresarial responsable, durante el año 2025 se han mantenido de manera efectiva políticas, así como procedimientos, instrucciones y registros conforme a las directrices marcadas por el Órgano de Gobierno de *Compliance*.

De este modo, los compromisos adquiridos por la Alta Dirección de *Compliance* para promover la ética y una conducta empresarial responsable se han traducido en 2025 en el apoyo, mediante el ejercicio de su liderazgo, en la consolidación de un conjunto de reglas, principios y valores para el buen gobierno, inspirando con ello la conducta profesional del equipo humano que la componen con el objetivo de perseguir, de esta manera, un funcionamiento correcto, íntegro, transparente y responsable en sus relaciones comerciales

y profesionales, tanto a nivel interno como con clientes, socios, proveedores, competidores y en general, con todas aquellas personas y entidades con las que interactúen en el desarrollo de su actividad profesional.

En línea con lo apuntado, a lo largo de este año 2025, hemos actualizado importantes normas internas de obligado cumplimiento y hemos revisado las más relevantes. Destacamos como políticas relevantes que conforman el Sistema de gestión de *Compliance* penal y tributario:

- El Código Ético.
- La Política de *Compliance* Penal.
- La Política de *Compliance* Tributario.
- La Política Anticorrupción.
- La Política de Diligencia Debida con socios de negocio, que inicialmente se llamaba Política para el seguimiento del cumplimiento de las políticas internas por los principales socios de negocio, empresas subcontratadas y proveedores de servicios.

Además de las Políticas citadas, el Sistema de gestión de *compliance* penal y tributario incluye otras políticas y normas internas. Se indican algunas a continuación a modo de referencia: Catálogo de conductas prohibidas, Política de prevención en materia de blanqueo de capitales y financiación del terrorismo, Estatuto del responsable de cumplimiento, Política de tramitación y obtención de licencias, subvenciones y ayudas públicas, Política para la gestión de derechos de propiedad intelectual e industrial, Política para situación de insolvencia y de enajenación de activos y/o constitución de cargas y gravámenes sobre los mismos, Política para el seguimiento en el cumplimiento de la normativa de Seguridad Social, entre otras.

Estas Políticas se complementan con procedimientos, instrucciones, formularios y registros. Se citan a continuación los procedimientos más relevantes en el sistema de gestión de *compliance* penal y tributario: Procedimiento de Información documentada, Procedimiento de Planificación estratégica, Procedimiento de Liderazgo, Procedimiento de Evaluación de riesgos de *Compliance*, Procedimiento de Objetivos, indicadores y recursos, Procedimiento de Competencia formación y comunicación, Procedimiento de Diligencia debida, Procedimiento de Gestión tributaria y Procedimiento de Auditoría interna, revisión y mejora.

Otros Sistemas de gestión vigentes en la organización, como el de Calidad, Medioambiente o Seguridad Operacional entre otros, cuentan con sus propios procedimientos de desarrollo y con políticas que complementan las aquí citadas. Todas ellas tienen un objetivo común: dotar a las compañías de un modelo de organización que incluya las medidas de vigilancia y control idóneas para prevenir o reducir los riesgos de diversa índole que, como consecuencia de las actividades que estas desarrollan, se generan en el seno de la organización.

El nivel de aprobación de las políticas es el más alto posible en la organización: el órgano de gobierno de *compliance*, que es el Consejo de Administración de Air Investment Valencia, S.L. La aplicación de las políticas, por regla general, es desde el día siguiente al de su aprobación o desde la fecha que se determine al efecto. Las modificaciones que se realizan son también aprobadas por el órgano de gobierno de *compliance*, previa propuesta e informe del Responsable de Cumplimiento o del Responsable de la Política en cuestión, en caso de ser responsable una Dirección de la Compañía distinta al *Compliance Officer*.

En cuanto al alcance, por regla general todas las políticas que forman parte de los sistemas de gestión aplican a todas las personas que componen y prestan servicios para las Compañías, con independencia del puesto, cargo, responsabilidad, ocupación o ubicación geográfica. En este contexto las Políticas resultan de aplicación a las siguientes personas físicas y/o jurídicas de las compañías:

- A) El personal de alta dirección y miembros del Órgano de Administración.
- B) Las personas empleadas, asalariadas o dependientes de las Compañías.
- C) Quienes actúen en nombre y representación de las Compañías.

Las personas anteriormente relacionadas tienen el deber de conocer y cumplir las Políticas, cuyos valores y principios deben guiar el desempeño de sus funciones en las Compañías, sin perjuicio de los deberes especiales que recaen sobre aquellas personas que se encuentren sometidas a otros procedimientos específicos de la actividad.

En cuanto al desarrollo y difusión de las políticas la Dirección de la organización se compromete a (i) promover la más amplia difusión de las políticas entre las personas sujetas y proporcionarles los instrumentos adecuados para favorecer su aplicación; (ii) fomentar las actuaciones necesarias para asegurar tanto su cumplimiento, como el de la legalidad vigente; (iii) adoptar los mecanismos que sean necesarios a fin de evitar su vulneración, así como para garantizar que, en caso de vulneración, la infracción sea detectada y correctamente sancionada; (iv) fomentar que los terceros con los que la organización mantiene relaciones comerciales tengan implementados sistemas de cumplimiento normativo adecuados, pudiendo condicionar la contratación con ellos al compromiso de cumplir tales normas. La infracción de los protocolos, políticas y modelos de cumplimiento normativo por los terceros contratantes podrá ser considerada como una causa de resolución de la relación contractual mantenida.

La comunicación y acciones de difusión depende del alcance de las políticas. Por regla general las políticas son puestas en conocimiento de todos los empleados, directivos y administradores a través de una comunicación por correo electrónico y se ponen igualmente a su disposición en la intranet de cada compañía. A su vez y en cuanto a la comunicación externa, se publican según los casos en la página web corporativa.

Los indicadores de cumplimiento de las políticas y del sistema de gestión de *compliance* penal y tributario en 2025 han sido los siguientes:

ID	INDICADOR	VALOR ACEPTABLE	SEGUI- MIENTO	RESULTADO A 31.DIC.25	COMENTARIO
I1	% de comunicaciones/denuncias en materia Tributaria o Penal gestionadas en el plazo de 7 días	100%	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido.
I2	% de comunicaciones relativas a C. Penal o Tributario no recibidas a través de la plataforma del SII	20%	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido.
I3	% de investigaciones internas cerradas en el plazo de 3 meses	100%	Semestral	Valor Aceptable NO	Resultado aceptable según la extensión temporal contemplada en el Reglamento del SII y en la Ley 2/2023.
I4	Nº de incumplimientos detectados del Código ético, Políticas o procedimientos de C. Penal o Tributario	10	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I5	Nº de acciones de sensibilización en C. Penal o Tributario realizada	1 acción	Semestral	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I6	% de comunicaciones internas anuales realizadas en materia penal o tributaria conforme a planificación	100%	Semestral	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I7	% de personal que ha realizado y superado la Formación Básica de <i>Compliance</i> Penal y Tributario	90%	Semestral	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I8	% de PEE que ha realizado y superado la Formación Específica de <i>Compliance</i> Penal y Tributario	95%	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I9	% de Personal Especialmente Expuesto que ha firmado el Compromiso con la Política de <i>Compliance</i> Penal y Tributario	100%	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I10	Sanciones/recargos recibidos de Autoridades de Control (AESA, Administraciones Tributarias, Juzgados etc)	=< € año ant./2024 : 400.505€	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I11	Porcentaje de evaluación favorable sobre el desempeño del SGCPT	95%	Bienal	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I12	Incidencias de tipo Penal derivadas de la relación con socio de negocio (proveedores, socios, UTEs.).	0	Semestral	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I13	Número de delitos con riesgo por encima del umbral de riesgo (medio o alto)	12	Anual	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I14	% de controles de <i>compliance</i> penal con incidencias	8%	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I15	Nº de no conformidades en auditoría externa - <i>Compliance</i> Penal	4	Anual	Valor Aceptable	Indicador cumplido

I16	Incidencias de tipo Tributario derivadas de la relación con socio de negocio (proveedores, socios, UTEs.). Embargos de créditos	=< € año anterior/ diligencia s embargo créditos (2024: 5)	Trimestra 1	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I17	Número de riesgos tributarios por encima del umbral de riesgo (medio o alto)	3	Semestral	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I18	% de controles de <i>compliance</i> tributario con incidencias	5%	Semestral	Valor Aceptable NO	7%
I19	Nº de no conformidades en auditoría externa - <i>Compliance</i> Tributario	4	Anual	Valor Aceptable	Indicador cumplido
I20	Porcentaje de nuevas operaciones vinculadas con análisis previo de mercado, atendiendo a la política de precios instaurada	100%	Trimestra 1	Valor Aceptable NO	En proceso

LA GESTIÓN DE LOS RIESGOS

Durante el año, el Grupo revisa de forma sistemática el entorno macroeconómico, geopolítico y sectorial con el objetivo de identificar riesgos emergentes y evaluar su posible impacto sobre los riesgos principales existentes. Este análisis prospectivo permite anticipar cambios relevantes en el mapa de riesgos del Grupo y reforzar su capacidad de respuesta ante escenarios adversos.

En este contexto, se tienen en consideración tanto los riesgos emergentes como las amenazas de carácter estructural o de más largo plazo que podrían afectar al Grupo o la industria. Cuando se identifican riesgos emergentes, estos se monitorizan dentro del marco general, asignándoles la categoría de "bajo vigilancia", hasta que dejan de representar una amenaza potencial, puede realizarse una valoración fiable de su impacto a dos o tres años vista con medidas de mitigación adecuadas, o pasan a considerarse riesgos principales. Asimismo, se analizan riesgos de impacto potencial elevado aunque con baja probabilidad de ocurrencia, dada su posible repercusión sobre la continuidad del negocio.

Entre los riesgos emergentes identificados, se ha incorporado un riesgo específico relacionado con la estrategia de renovación de flota, derivado de la necesidad de adaptarse a los objetivos de mejora de la eficiencia operativa, reducción de emisiones de carbono y sostenibilidad a largo plazo. Este riesgo contempla, por un lado, la incorporación progresiva de aeronaves de nueva generación, que se considera la opción más favorable desde el punto de vista operativo, medioambiental y de mitigación del riesgo tecnológico asociado a la obsolescencia de la flota actual; y por otro lado, la alternativa de extensión de la vida útil mediante programas de *overhaul* y mayores inversiones en mantenimiento. La complejidad de estas decisiones, junto con factores como la disponibilidad de aeronaves, los plazos de entrega, los requerimientos de inversión y el entorno regulatorio y de sostenibilidad, hacen necesario un seguimiento reforzado de este riesgo en el contexto de la planificación estratégica y financiera del Grupo.

El Grupo dispone de una Política de gestión de riesgos con el fin de establecer un marco común que permita identificar, gestionar y controlar los riesgos financieros y no financieros a los que está expuesta la Organización, confirmar el nivel de riesgo considerado aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo definido por el Consejo de Administración. Este marco se ha reforzado para asegurar una aplicación homogénea en todas las áreas del Grupo y garantizar que la evaluación de riesgos se realice con criterios consistentes y alineados con las mejores prácticas corporativas.

El riesgo se define como la posibilidad de sufrir pérdidas materiales causadas por uno o varios acontecimientos que puedan afectar negativamente a la consecución de los objetivos empresariales de la Organización y a su reputación. El apetito de riesgo establece el grado y el tipo de riesgos que la Organización está dispuesta (o necesita) asumir para cumplir sus objetivos estratégicos y asegurar su resiliencia a largo plazo.

Los riesgos se clasifican en cinco categorías: estratégicos; de negocio y operativos; de sostenibilidad, financieros, incluyendo impuestos; y regulatorios y de cumplimiento. El riesgo operacional y de seguridad de las compañías aéreas queda fuera del alcance de esta política y está sujeto a políticas, protocolos y reglamentos independientes dentro de las distintas compañías aéreas de la Organización.

El riesgo de **aviación sostenible** está incluido en los principales riesgos estratégicos del Grupo, adicionalmente, los riesgos climáticos, analizados inicialmente en 2024 conforme a los estándares del TCFD (Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera), se han integrado de

manera estructural en el sistema corporativo de gestión de riesgos durante 2025, reflejando un mayor grado de madurez en la evaluación de estas exposiciones emergentes.

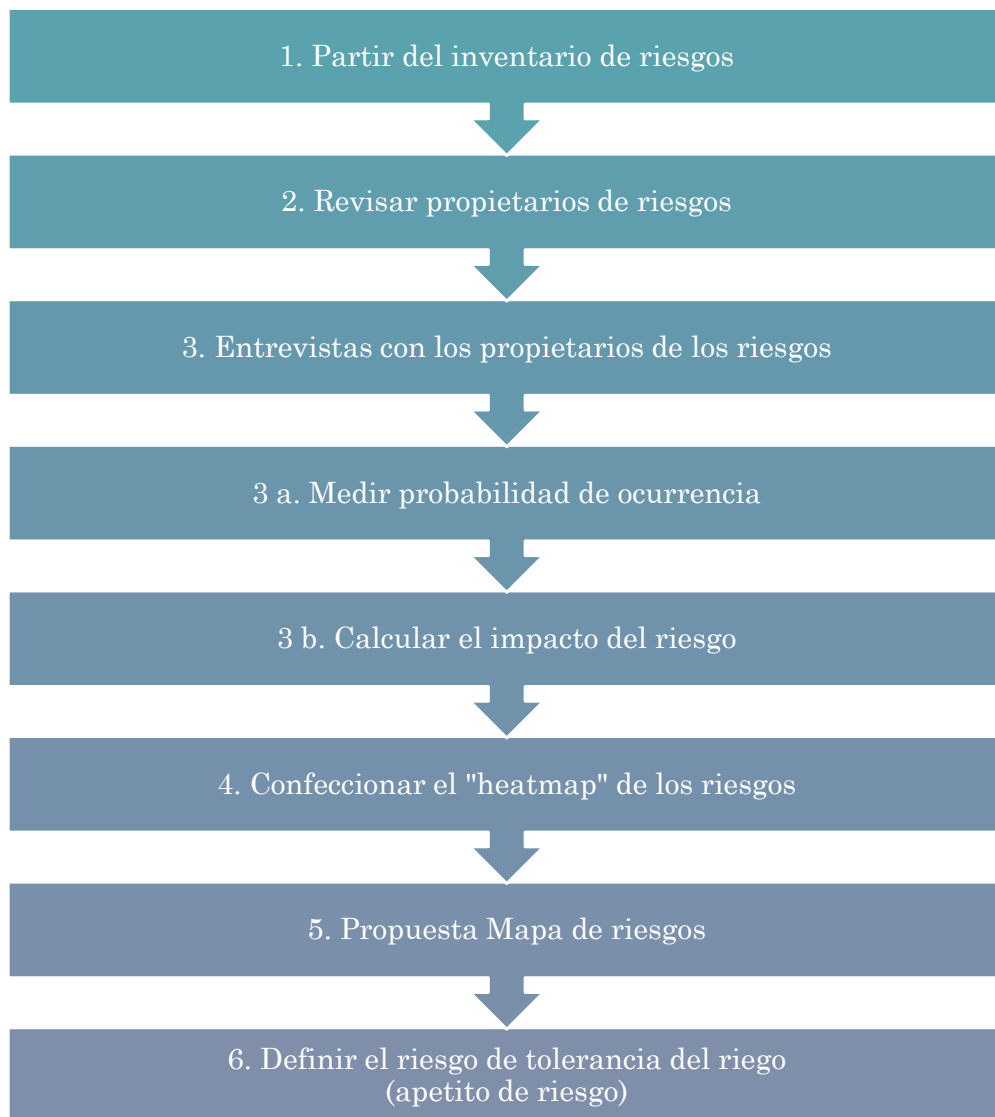
La supervisión del sistema de gestión de riesgos y del control interno corresponde al Consejo de Administración. El Comité de Dirección es responsable de identificar, evaluar y gestionar los riesgos en el marco de sus funciones ejecutivas, asegurando la adecuada asignación de Propietarios de Riesgos, la actualización periódica de la información y su comunicación al Consejo de Administración. El mapa de riesgos se revisa con carácter anual y el Comité de Dirección debe informar de cualquier cambio significativo que pueda afectar al mapa de riesgos del Grupo.

Todos los directivos de la Organización son responsables de identificar los riesgos dentro de su área de responsabilidad, evaluar su impacto y gestionar sus mitigantes mediante planes de respuesta adecuados. Esta participación transversal se ha reforzado mediante la estandarización de criterios de evaluación y la mejora de los canales de internos de reporte, favoreciendo un enfoque integrado y continuo de la gestión de riesgos.

Mapa de riesgos

En 2025, el proceso de elaboración del mapa de riesgos se ha consolidado como una herramienta esencial para disponer de una visión integral y actualizada de la exposición global del Grupo. Durante este ejercicio se han homogeneizado los criterios de valoración del impacto, lo que permitirá obtener un mapa más robusto, comparable y alineado con el apetito de riesgo aprobado por el Consejo de Administración.

Siguiendo la política de gestión de riesgos, en 2025 el mapa de riesgos se ha elaborado mediante un proceso estructurado que parte del inventario de riesgos, revisa los propietarios de riesgos e incorpora entrevistas específicas para valorar la probabilidad y el impacto de cada riesgo. Esta metodología asegura un análisis consistente y basado en información actualizada de cada área:



El proceso permite priorizar los riesgos más relevantes para el negocio mediante una valoración sistemática y homogénea que integra tanto riesgos tradicionales como riesgos emergentes —especialmente los climáticos y de transición energética—. A partir de estas valoraciones se confecciona el *heatmap* corporativo, una herramienta clave para la toma de decisiones que facilita visualizar la criticidad relativa de los riesgos, su evolución anual y la adecuación de los planes de mitigación asociados.

Finalmente, el mapa se contrasta con los niveles de apetito y tolerancia al riesgo aprobados por el Consejo, asegurando que la exposición global del Grupo se mantenga dentro de los parámetros definidos y alineada con los objetivos estratégicos.

Según el Mapa de Calor de la organización se establece la siguiente tabla con los principales factores de riesgo:

Grupos de interés:



Clientes



Empleados



Accionistas,
entidades de crédito
y otros grupos de
interés financiero



Proveedores
subcontratistas



y Sector público
y organismos
reguladores



y Sindicatos
y asociaciones

ID	Riesgo Principal	Impacto en los grupos de interés	Tendencia del riesgo	Mitigación
ESTRATÉGICOS				
1	Crisis reputacional	   	↑	El Grupo se centra en mejorar la experiencia de los pasajeros y hace seguimiento del <i>Net Promoter Score</i> (NPS) para medir la satisfacción
2	Contratos con clientes	     	=	El Grupo busca la excelencia operativa y alinearse con los intereses de nuestro principal cliente
3	Competencia	    	=	El Grupo analiza la estrategia y el mercado regional a lo largo del año y ofrece un producto diferencial
4	Expansión regional	     	=	El Grupo ha redefinido el perímetro operativo, priorizando actividades <i>core</i> y ajustando capacidad en mercados no estratégicos
5	Proveedores y de cadena de suministro	   	=	El Grupo tiene relaciones cercanas con los principales proveedores y asegura coberturas en los suministros que tienen mayor volatilidad
6	Competitividad de MRO	    	=	El Grupo cuenta con un Taller de Mantenimiento propio que le permite ser más eficiente en las tareas de reparación. Adicionalmente, cuenta con un hangar accesorio que incrementa la capacidad de operativa

7	Modelo de negocio		=	La estrategia del Grupo es la de afianzar y establecer los negocios y mercados creados a través de la expansión experimentada en los últimos años
8	Entorno político - económico		=	El Comité de Dirección se reúne para analizar el entorno que afecta al Grupo y revisar los resultados mensuales de actividad
9 ¹	Aviación Sostenible		=	El Grupo tiene un Plan de Transición Ecológica alineado con las políticas de aviación sostenible
NEGOCIO Y OPERATIVOS				
10 ¹	Ciberseguridad		=	El Grupo ha creado la Dirección de Seguridad de la Información, para alinear la estrategia de Seguridad con los planes de negocio de la organización, implantar las normativas de seguridad y velar por su cumplimiento. Se realizan constantemente acciones de formación y concienciación en ciberseguridad para todos los empleados
11 ¹	Relaciones Laborales		↑	Los convenios firmados en 2023 continúan y han permitido la paz social durante 2025, incluyendo el Plan de Igualdad
12	Interrupciones significativas de la red		=	Gestión de riesgos operacionales y de seguridad
13	Pérdidas catastróficas		=	El Grupo tiene instaurado un Plan de Emergencias y hay simulacros periódicos
FINANCIEROS				
14	Garantías otorgadas a sociedades vinculadas		=	La gobernanza sobre la planificación financiera está centralizada. No hay previsión de otorgar más garantías

15	Financiación de la deuda		↓	El Comité de Dirección revisa periódicamente la situación financiera y estrategia de financiación del Grupo. A finales de 2025 se amortizaron anticipadamente €20 millones de la deuda con SEPI
16A	Riesgos financieros (TC, i)		=	El Grupo contrata instrumentos financieros para cubrirse frente a la volatilidad de los costes de tipo de cambio e interés
16B ¹	Riesgos financieros (Fuel, CO ₂)		=	El Grupo contrata instrumentos financieros para cubrirse frente a la volatilidad de los costes de combustible y CO ₂
17	Fiscal		=	El Grupo tiene políticas fiscales y de precios de transferencia para garantizar las leyes tributarias de aplicación. Certificación UNE 19602
REGULATORIOS Y DE CUMPLIMIENTO				
18	Fraude		=	Se establecen políticas antifraude de obligado cumplimiento y se ha divulgado a todos los empleados.
19 ¹	Incumplimiento leyes y reglamentos clave		=	El Grupo mantiene las políticas de gobernanza, <i>compliance</i> penal, anticorrupción y diligencia debida y marcos de cumplimiento. Certificación UNE 19601
20	Protección del consumidor		↓	El Grupo atiende los retrasos y cancelaciones que afectan a nuestros pasajeros según la ley vigente para darles el mejor servicio
21 ¹	Ayudas Públicas		↓	El Grupo ha implantado un marco de supervisión del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la financiación
22 ¹	Compromiso SAF		=	El Grupo se compromete al incremento progresivo del uso del SAF en el Plan de Transición Ecológica

¹ Riesgos de SOSTENIBILIDAD

RIESGOS DE COMPLIANCE PENAL y TRIBUTARIO

El Grupo cuenta con un conjunto de normas internas -un Procedimiento de evaluación de riesgos de *compliance*, dos Instrucciones de desarrollo que establecen las metodologías de evaluación de los riesgos penales y tributarios respectivamente y varios Mapas de riesgos penales y tributarios- con el fin de establecer una metodología común para el análisis y la evaluación de los riesgos de *Compliance* Penal y Tributario a los que se somete nuestra Organización, confirmar el nivel de riesgo que se considera aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo aceptado por el Órgano de Gobierno de Compliance.

Tanto el procedimiento de evaluación de riesgos de *compliance* como las instrucciones de desarrollo y mapas de riesgos citados están alineados con las Políticas de *Compliance* Penal y Tributario vigentes en 2025. Ambas políticas exponen de forma permanente un alto compromiso en el desarrollo de las actividades de la Organización Air Nostrum con el máximo nivel de ética y cumplimiento con la legalidad vigente.

A efectos del Sistema de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario (SGCPT) se entiende por riesgo penal aquellos potenciales delitos que podrían cometerse en el seno de la organización Air Nostrum habida cuenta del objeto social y actividades principales de la organización y que, en consecuencia, podrían generar la responsabilidad penal de la persona jurídica de conformidad con los artículos 31 bis y 129 del Código Penal español. A estos mismos efectos, se entiende por riesgo tributario aquel riesgo relacionado con el desarrollo de conductas que pudieran ser constitutivas de incumplimientos de la normativa tributaria aplicable a la Organización Air Nostrum.

Tras la evaluación de riesgos revisada en 2025 y conforme a lo establecido en las instrucciones de trabajo relacionadas, en caso de que el riesgo penal o tributario se sitúe fuera del apetito de riesgo establecido y por encima del umbral de riesgo, la Organización responderá estableciendo planes de acciones específicos, cuyo objetivo será la reducción del riesgo residual hasta ubicarlo dentro de la zona de Apetito de riesgo aceptado. En este sentido se establecen planes de acción anuales para el tratamiento de los riesgos penales y tributarios.

Todos los directivos y jefes de sección de la Organización son identificados como Personal Especialmente Expuesto (PEE) al riesgo, al considerar que por su responsabilidad de gestión y su cercanía a un evento de riesgo de incumplimiento penal o tributario, están especialmente expuestos a participar directa o indirectamente en la materialización del mismo. Este personal es el responsable de aplicar los controles identificados en los mapas de riesgos penales y tributarios.

El responsable del establecimiento de la metodología y evaluación de riesgos penales y tributarios es el órgano de *compliance* ("*Compliance Officer*" o "Responsable de cumplimiento"). La Alta Dirección de *Compliance*, integrada por los directivos clave que forman el Comité de Dirección y por los directos generales de ARA GTV y ANTO, es el órgano que aprueba y revisa esta metodología, evaluación y determinación del apetito de riesgos entre otros factores relevantes. La información pertinente se presenta al menos con carácter anual ante el Órgano de Gobierno, que es el encargado de examinar su eficacia.

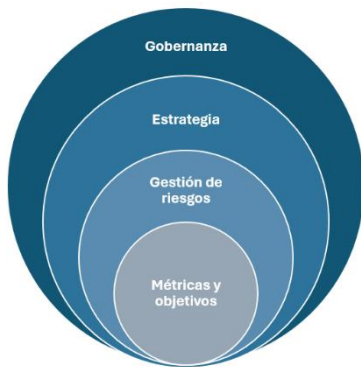
RIESGOS CLIMÁTICOS

El análisis de riesgos climáticos se ha desarrollado tomando como referencia las recomendaciones del Grupo de Trabajo sobre Divulgación Financiera relacionada con el

Clima (TCFD, por sus siglas en inglés) creado en 2015 por el Consejo de Estabilidad Financiera del G20.

Este marco proporciona una base metodológica reconocida internacionalmente para evaluar la exposición de las organizaciones a los riesgos y oportunidades derivados del cambio climático, así como para reforzar su resiliencia estratégica.

En particular, permite estructurar el análisis desde cuatro dimensiones clave: gobernanza, estrategia, gestión del riesgo, y métricas y objetivos, facilitando una comprensión integrada de cómo los factores climáticos pueden incidir en el modelo de negocio, la planificación financiera y la toma de decisiones empresariales.



TCFD

TASK FORCE ON
CLIMATE-RELATED
FINANCIAL
DISCLOSURES



AIR NOSTRUM
LINEAS AEREAS

Elementos Clave TCFD

Gobernanza

La gobernanza de la organización en torno a los riesgos y oportunidades relacionados con el clima.

Estrategia

Los impactos reales y potenciales de los riesgos y oportunidades relacionados con el clima en los negocios, la estrategia y la planificación financiera de la organización.

Gestión de Riesgos

Los procesos utilizados por la organización para identificar, evaluar y gestionar los riesgos relacionados con el clima.

Métricas y Objetivos

Las métricas y objetivos utilizados para evaluar y gestionar los riesgos y oportunidades relevantes relacionados con el clima.

1. GOBERNANZA

1.1 GOBERNANZA – RIESGOS CLIMÁTICOS

La identificación, evaluación y gestión de los riesgos constituye un elemento esencial para reforzar la resiliencia, continuidad operativa y competitividad de Air Nostrum en el sector de la aviación regional. En particular, el análisis de los riesgos asociados al cambio climático permite anticipar, valorar y mitigar potenciales impactos adversos sobre la actividad, el modelo de negocio, los costes operativos, la infraestructura crítica y la cadena de valor.

Asimismo, este enfoque contribuye a asegurar el cumplimiento de los requerimientos normativos aplicables y a responder de manera adecuada a las expectativas de los principales grupos de interés, incluidos los pasajeros, el principal cliente de la compañía, Iberia, y el resto de partes interesadas. La gestión proactiva de estos riesgos facilita, además, la adaptación progresiva de la compañía a los retos de la transición hacia una aviación más sostenible, impulsando la integración de criterios ambientales en la planificación estratégica, la gestión operativa y la toma de decisiones. De este modo, Air Nostrum refuerza su posicionamiento como operador regional responsable, resiliente y comprometido con la sostenibilidad ambiental.

El Consejo de Administración es el máximo responsable de la gestión de riesgos y del control interno en Air Nostrum. Esta gestión abarca la gestión de los riesgos relacionados con la aviación sostenible y su vinculación con el cambio climático.

Air Nostrum dispone de un Comité de Dirección y de una Política de Gestión de Riesgos que establecen el marco para la identificación, evaluación, cuantificación, seguimiento y gestión de los riesgos de la compañía. Este sistema permite asegurar la asignación adecuada de responsabilidades mediante la definición de propietarios de riesgo, así como la actualización periódica de la información asociada a cada riesgo identificado.

Asimismo, garantiza que la información relevante sea elevada al Consejo de Administración, favoreciendo su participación y conocimiento del proceso de gestión de riesgos y reforzando la supervisión, trazabilidad y toma de decisiones en esta materia.

Los directivos de la organización son responsables de identificar los riesgos dentro de su área de responsabilidad, cuantificar el riesgo y gestionarlo, incluyendo la puesta en marcha de planes de respuesta adecuados. Estos directivos responsables son considerados, a efectos de la Política de Gestión de Riesgos, Propietarios de Riesgos.



1.2 INTEGRACIÓN DE LOS RIESGOS RELACIONADOS CON EL CLIMA EN LA GESTIÓN GLOBAL DE RIESGOS

La gestión de riesgos climáticos de Air Nostrum está integrada en la gestión global de riesgos de la compañía. Este enfoque asegura que los riesgos climáticos y de sostenibilidad se identifiquen, valoren y gestionen de manera efectiva dentro de la estrategia global de gestión de riesgos. De esta manera, al integrar estos riesgos en su estrategia general, Air Nostrum aborda de manera holística los desafíos climáticos, garantizando que todas las áreas de la empresa estén alineadas y preparadas para mitigar los impactos potenciales y aprovechar las oportunidades que surgen de una gestión sostenible.

Además, este enfoque integral permite a la compañía mejorar su resiliencia frente a eventos climáticos adversos y tomar decisiones más informadas y estratégicas, asegurando la continuidad del negocio y protegiendo su reputación en el mercado.

El **riesgo de aviación sostenible** está incluido en los principales riesgos estratégicos del Grupo.

2. ESTRATEGIA

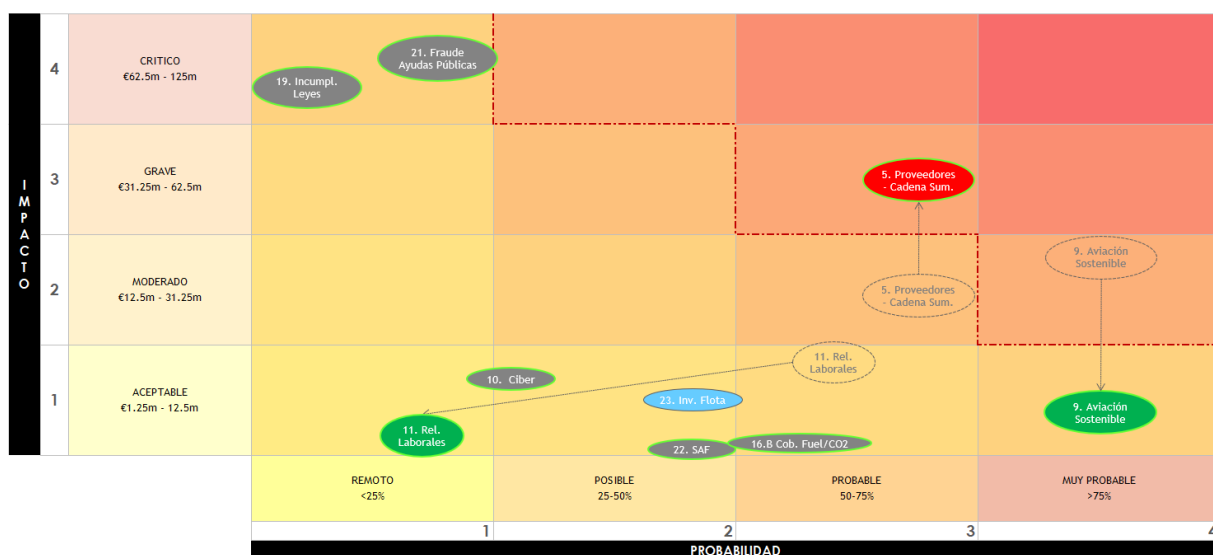
Air Nostrum dispone de un mapa de calor, *heatmap*, que permite visualizar de forma gráfica la relevancia de los riesgos en función de su impacto y probabilidad, facilitando la priorización y la toma de decisiones estratégicas.

La configuración del mapa de riesgos de la organización comienza con la identificación de los riesgos y la asignación de responsables para cada riesgo. Anualmente, los propietarios de los riesgos completan un cuestionario para evaluar su naturaleza, contexto, impacto y probabilidad de ocurrencia. Esta información se consolida en un inventario de riesgos, que sirve de base para elaborar el mapa de riesgos, documento fundamental para la planificación estratégica y la implementación de planes de mitigación. El mapa final es sometido a revisión y aprobación por el Consejo de Administración.

Los riesgos relacionados con el cambio climático se han integrado de manera estructural en el sistema corporativo de gestión de riesgos, formando parte del análisis recurrente y de la actualización periódica del mapa de calor *heatmap*. Como resultado, el mapa de calor *heatmap* actualizado ofrece una comprensión más precisa de las interdependencias entre riesgos climáticos y el resto de categorías relevantes para el sector aeronáutico, favoreciendo la anticipación de potenciales impactos sobre las operaciones, la eficiencia energética, la cadena de suministro y el cumplimiento normativo.

Como consecuencia del proceso de evaluación y priorización de riesgos, el Grupo define y ejecuta un plan de auditoría interna basado en riesgos, orientado a reforzar los controles existentes en aquellas áreas donde la exposición supera o se aproxima al apetito de riesgo establecido. En este contexto, en 2023 se identificó un riesgo significativo relacionado con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las ayudas públicas recibidas, cuyo potencial incumplimiento podría haber provocado el vencimiento anticipado de la financiación asociada, superando el nivel de riesgo considerado aceptable.

Con el objetivo de mitigar este riesgo, se llevó a cabo una Auditoría de Ayudas Públicas, diseñada para evaluar el grado de cumplimiento, identificar oportunidades de refuerzo del control y reducir la exposición residual. Como resultado de este análisis, se decidió establecer esta auditoría como actuación recurrente hasta la devolución íntegra de la financiación. Adicionalmente, la Organización definió un Marco de Supervisión del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la financiación, coordinado por el área de Planificación y Control de Gestión y posteriormente revisado y reforzado por Auditoría Interna, consolidando así un enfoque preventivo y continuo de gestión del riesgo.



A los efectos de fortalecer la gestión de riesgos climáticos y reforzar la resiliencia frente al cambio climático, en el ejercicio 2024 se llevó a cabo un análisis detallado de los riesgos climáticos de transición y físicos, en cumplimiento de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética a partir de las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures*, en lo sucesivo, TCFD.

El análisis fue desarrollado por un grupo de trabajo transversal integrado por responsables de las áreas de medioambiente, riesgos, planificación y control del Grupo, con el apoyo de una consultora especializada. Este enfoque multidisciplinar ha permitido identificar y evaluar de manera sistemática los riesgos y oportunidades climáticas, considerando su impacto potencial, probabilidad de ocurrencia, severidad y horizonte temporal.

Asimismo, este ejercicio contribuye a reforzar la comprensión de la exposición del Grupo en sus actividades a los riesgos climáticos y a evaluar la resiliencia inicial de su modelo de negocio frente a los desafíos derivados del cambio climático.

El análisis se fundamenta en marcos regulatorios y estratégicos de ámbito nacional e internacional, complementados con referencias de mejores prácticas sectoriales y proyecciones financieras a largo plazo. Su finalidad es reforzar el nivel de preparación de la Compañía ante los riesgos y oportunidades derivados del cambio climático. La metodología aplicada permite profundizar en la comprensión del entorno operativo y normativo en el que el Grupo desarrolla su actividad, así como evaluar la robustez de sus estructuras y su capacidad de adaptación estratégica.

En cuanto al alcance del análisis de resiliencia, el Grupo ha priorizado aquellas operaciones propias que concentran una mayor exposición a los riesgos climáticos.

Se han aplicado los mismos horizontes temporales para los riesgos físicos y de transición, alineados con los escenarios climáticos y de negocio. En el marco de esta evaluación de riesgos, se realiza un análisis específico de los riesgos de transición climática a lo largo de distintos horizontes temporales, considerando como referencia un escenario de calentamiento global limitado a 1,5° centígrados para finales de siglo, conforme a trayectorias de descarbonización alineadas con los objetivos del Acuerdo de París. De forma complementaria, la evaluación de los riesgos físicos se ha basado en un escenario climático intermedio (RCP 4.5), de acuerdo con las proyecciones del IPCC AR6, incorporando adicionalmente otras modelizaciones para reforzar la robustez del análisis.

La aplicación de estos escenarios ha permitido identificar y evaluar de manera diferenciada los riesgos físicos: crónicos y agudos, así como los riesgos de transición incluyendo los de naturaleza de mercado, legales y de política y tecnológicos, considerando su evolución en los distintos horizontes temporales analizados.

Estos riesgos podrían generar impactos significativos, incluyendo una disminución de ingresos y/o una depreciación del valor de los activos.

Asimismo, se ha avanzado en la estimación de su potencial impacto sobre la organización desplegando acciones de mitigación.

Adicionalmente, Air Nostrum dispone de un Plan de Transición Ecológica alineado con las políticas de aviación sostenible y con los objetivos de descarbonización del sector aéreo.

En el ejercicio 2025, se ha llevado a cabo la revisión de los riesgos relacionados con el cambio climático, integrándolos de forma estructurada tanto en la actualización del mapa corporativo de riesgos como en el proceso de análisis de doble materialidad actualmente en desarrollo. Este ejercicio ha permitido reforzar la identificación, evaluación y priorización de los riesgos climáticos, garantizando su coherencia con la estrategia corporativa.

Asimismo, se ha avanzado en la incorporación de un enfoque de doble materialidad, que considera tanto los riesgos financieros derivados del cambio climático como los impactos de la actividad de la compañía sobre el entorno, en línea con su progresiva adaptación a los requerimientos de *European Sustainability Reporting Standards* (ESRS), ESRS E1 del marco de la Directiva (UE) 2022/2464 sobre la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas.

3. GESTIÓN DE RIESGOS CLIMÁTICOS

Para asegurar que Air Nostrum evalúa y considera los riesgos climáticos en su estrategia de negocio, se han implementado procesos para la identificación, evaluación, supervisión y gestión de estos riesgos.

Se ha adoptado un enfoque integral que distingue entre los riesgos de transición y los riesgos físicos, y se ha llevado a cabo una valoración de cada riesgo y oportunidad sobre tres variables: el horizonte temporal, el impacto asociado y la probabilidad de ocurrencia. Esta diferenciación permite abordar los riesgos climáticos de manera efectiva, asegurando una estrategia robusta y adaptativa frente al cambio climático.

3.1 RIESGOS CLIMÁTICOS DE TRANSICIÓN

Para abordar los riesgos climáticos de transición, se ha desarrollado una metodología a través de modelos de escenarios climáticos, la evolución del mercado y del sector de la aviación y profundizado sobre tendencias actuales sobre políticas y regulaciones. Este análisis considera el impacto financiero potencial, la probabilidad de ocurrencia, la tendencia (al alza o estable) y el horizonte temporal de los riesgos, asegurando una resiliencia para enfrentar los desafíos y aprovechar las oportunidades que surgen en este proceso de transición.

En primer lugar, para la identificación de los riesgos, se ha llevado a cabo un análisis de escenarios: se han utilizado modelos de escenarios climáticos considerando el

calentamiento global a 1,5°C, desarrollados por organismos internacionales como el IPCC y la Agencia Internacional de Energía (IEA) para identificar los riesgos de transición.

Para el escenario se ha procedido a la recopilación de datos, sobre políticas, tendencias y regulaciones presentes y futuras que podrían afectar las operaciones de transporte aéreo considerando la estrategia global de descarbonización del sector y los compromisos adquiridos.

3.1.1 EVALUACIÓN DE RIESGOS CLIMÁTICOS DE TRANSICIÓN

Se ha llevado a cabo una evaluación de los riesgos, para la cual se han clasificado en riesgos de mercado, legales y de política y tecnológicos.

Se ha analizado el marco temporal, considerando su potencial impacto a corto, medio y largo plazo y el potencial impacto financiero también en los horizontes de corto y medio plazo.

Por último, siguiendo las recomendaciones de la ley 7/2021 de Cambio Climático sobre los informes sobre riesgos climáticos y adaptación, se han analizado las principales potenciales consecuencias derivadas de cada uno de los riesgos y se ha detallado los esfuerzos de Air Nostrum por la mitigación de cada riesgo, aumentando la resiliencia y disminuyendo la vulnerabilidad frente al cambio climático, con el fin de fortalecer la operativa, mejorar la eficiencia y cumplir con las expectativas de sostenibilidad y regulaciones ambientales.

3.1.2 Principales riesgos de transición:

Tipo de riesgo según el TCFD	Riesgo	Descripción de riesgos	Marco temporal	Tendencia	Dependencia del escenario
Mercado	Monitorización continua de las regulaciones con un sólido aumento del coste de materias primas y fluctuación del precio. Uso obligatorio SAF / Hidrógeno Eliminación de la exención fiscal del impuesto al queroseno, prevista para 2035	Aumento del coste del combustible por la utilización de SAF, cuyo precio es entre 3 y 5 veces superior al combustible convencional, así como la volatilidad del precio como uno de los principales costes.	C/M	Al alza	Transición
	Estigmatización del sector por su impacto ambiental	Disminución de ventas por la percepción del sector de la aviación como contaminante	C/M	Estable	Transición
	Percepción negativa hacia el sector por los grupos de interés ante el incumplimiento de la transformación del sector hacia la aviación sostenible	Aumento de costes por la adopción de prácticas sostenibles para alinearse con la estrategia global del sector en materia de sostenibilidad generando impacto positivo y alineación con las expectativas de los grupos de interés.	C/M	Al alza	Transición
Legales y de Política	Aumento del precio de las emisiones GEI en los mercados de carbono	Aumento del coste de las emisiones GEI producida por la reducción de la asignación de derechos gratuitos y las previsiones al alza del precio del derecho de emisión.	C/M	Al alza	Transición
	Mayores obligaciones de información/reporting sobre emisiones GEI y otros contaminantes	Aumento costes ligados a las exigencias de nuevas regulaciones en materia de cálculo y divulgación GEI: registro emisiones NO CO2, cálculo huella de carbono y plan de reducción de emisiones	C/M	Estable	Transición
	Nuevas regulaciones en los productos y servicios que se producen u ofrecen	Potencial entrada en vigor de normativas que puedan afectar a producto o servicio	M/L	Estable	Transición
	Cambios en los procesos productivos	Aumento del coste del combustible por la limitación del uso del <i>tankering</i> y el cambio de procedimiento que implica registro escrito por vuelo.	C/M	Estable	Transición
	Riesgo de litigios en materia de sostenibilidad ambiental	Creciente presión regulatoria para reducir el impacto ambiental del sector (emisiones, acústica...)	C/M/L	Al alza	Transición
Tecnológicos	Sustitución de productos y servicios existentes con opciones de emisiones y contaminación acústica más baja.	Adaptación o reemplazo de aeronaves actuales por modelos más eficientes Adaptación flota terrestre por vehículos eléctricos.	C/M C	Al Al alza	alza Transición
	Inversión fallida en nuevas tecnologías	Inversión fallida en nuevas tecnologías (hidrógeno, eléctrico) para la adaptación o reemplazo de las aeronaves	C/M	Estable	Transición
	Costes derivados de la transición a tecnologías con menores emisiones (Tecnologías de propulsión: eléctricas e hidrógeno. Target True Zero)	Costes derivados de la inversión en infraestructura asociada a los modelos bajos en carbono (hidrogeneras y/o cargadores) y cambios en procesos operativos. Costes derivados de la inversión en infraestructuras asociadas a los vehículos eléctricos (cargadores) y cambios procesos operativos.	L C	Al Al alza	alza Transición
	Acceso al suministro y disponibilidad SAF (ReFuelEU)	Reto de la disponibilidad de volumen de producción.	M/L	Estable	Transición
	Incertidumbre sobre las soluciones de absorción del carbono	Los principales puntos de incertidumbre principalmente en torno a la captura directa de aire (DAC) y el almacenamiento de carbono por falta de madurez actual en su escalabilidad y eficacia y desafíos económicos.	L	Al alza	Transición

3.1.3 Principales consecuencias y acciones de mitigación para los riesgos de transición:

Tipo de riesgo según el TCFD	Riesgo	Principales consecuencias	Acciones de mitigación
Mercado	Aumento del coste de materias primas y fluctuación del precio. Uso obligatorio SAF / Hidrógeno Eliminación de la exención fiscal del impuesto al queroseno, prevista para 2035	Incremento en los costes operativos, afectando a la rentabilidad y la competitividad.	Air Nostrum implementa estrategias de compra y diversificación de proveedores para mitigar el impacto de los costes. Se invierte en acciones sectoriales de comunicación y sensibilización para mejorar la percepción pública y destacar los esfuerzos realizados por la cadena de valor en materia de sostenibilidad; objetivos sectoriales Net Zero; abiertos a colaboraciones con los desarrolladores de nuevas tecnologías bajas o nulas en carbono; asociación con los grupos de interés para avanzar por el camino de la descarbonización
	Estigmatización del sector por su impacto ambiental	Reducción en la demanda de vuelos, impactando sobre los ingresos y la cuota de mercado.	
	Percepción negativa hacia el sector por los grupos de interés ante el incumplimiento de la transformación del sector hacia la aviación sostenible	Necesidad de invertir en prácticas sostenibles e inversión en campañas de comunicación y conciliación. Aumento de los costes. Potencial impacto en la reputación corporativa.	Air Nostrum junto con el sector transita estratégicamente hacia la aviación sostenible
Legales y de Política	Aumento del precio de las emisiones GEI en los mercados de carbono	Incremento en los costes de cumplimiento regulatorio, afectando a la rentabilidad.	Compra de SAF - Baleares (Asignaciones gratuitas de derechos por el 100% del diferencial Px SAF vs Px Comustible Fósil). Proyecto de digitalización abordó, ahorran peso en vuelo, y por tanto reduce el consumo de combustible. Optimizar la eficiencia de las operaciones para reducir las emisiones y minimizar los costes asociados. Proyectos de IA y big data para el consumo eficiente de combustible en todas las fases del vuelo.
	Mayores obligaciones de información/reporting sobre emisiones GEI y otros contaminantes	Incremento en los costes administrativos y operativos para cumplir con las nuevas regulaciones.	Desarrollando sistemas de reporte eficientes y precisos para cumplir con las nuevas regulaciones.
	Nuevas regulaciones en los productos y servicios que se producen u ofrecen	Necesidad de adaptar productos y servicios, aumentando los costes de desarrollo y cumplimiento.	Monitorizando continuamente las regulaciones con un sólido departamento jurídico y de <i>compliance</i> y con asesoramiento especializado externo para anticipar proactivamente posibles impactos por regulaciones en nuestros servicios. Participación activa en alianzas sectoriales lo que permite anticiparse estratégicamente.
	Cambios en los procesos productivos	Incremento en los costes operativos y logísticos, afectando a la eficiencia.	Ajustando sus procesos operativos y sistemas de información y reporting para cumplir con las regulaciones y mejorar la eficiencia.
	Riesgo de litigios en materia de sostenibilidad ambiental	Potenciales costes legales y reputacionales, afectando a la imagen y los costes de la empresa.	Monitorizando las regulaciones y cuenta con apoyo especializado externo para anticipar posibles impactos por regulaciones
Tecnológicos	Sustitución de productos y servicios existentes con opciones de emisiones y contaminación acústica más baja.	Necesidad de inversión significativa en nuevas tecnologías y flota, afectando a los costes de capital.	Inversión en nuevas tecnologías y en la modernización de la flota para reducir las emisiones y mejorar la eficiencia.

Inversión fallida en nuevas tecnologías	Riesgo financiero por inversiones no exitosas, afectando a la estabilidad económica y el potencial crecimiento.	Diversificación tecnológica. Colaboración con socios estratégicos. Gestión financiera prudente y con fondos específicos para innovación. Adaptación estratégica y escalabilidad de los proyectos de una forma gradual. Negociación de contratos con proveedores que incluyan cláusulas sobre riesgos compartidos y garantías tecnológicas.
Costes derivados de la transición a tecnologías con menores emisiones (Tecnologías de propulsión: eléctricas e hidrógeno. Target True Zero)	Incremento en los costes de infraestructura y operativos, afectando la rentabilidad.	Gestionando la transición a tecnologías de bajas emisiones, asegurando una implementación planificada, eficiente y gradual.
Acceso al suministro y disponibilidad SAF (ReFuelEU)	Desafíos en la obtención de SAF, afectando la capacidad operativa y costes.	Acuerdos con productores de combustible para el desarrollo y producción de combustibles sostenibles para la aviación (SAF), a partir de materias primas circulares, además de otras alternativas energéticas; acciones sectoriales para conseguir desarrollar la industria del SAF a nivel nacional vía ayudas públicas que favorezcan la inversión y producción; tender anual con distintos proveedores para definir el mix de precios y volúmenes por aeropuerto que mejor se adapte a las necesidades operativas.
Incertidumbre sobre las soluciones de absorción del carbono	Dificultad para planificar estrategias a largo plazo, afectando la sostenibilidad y cumplimiento regulatorio.	Alianzas estratégicas sectoriales para avanzar en el desarrollo de alternativas que permitan utilizar esta tecnología como palanca de descarbonización complementaria al consumo de SAF

3.2 RIESGOS CLIMÁTICOS FÍSICOS

En el abordaje de los riesgos climáticos físicos, se han utilizado modelos de escenarios climáticos y datos estadísticos meteorológicos, se han analizado los impactos directos de eventos climáticos extremos en las operaciones. Este análisis diferencia los riesgos físicos como crónicos o agudos, analizando el impacto financiero potencial, la probabilidad de ocurrencia y el horizonte temporal de cada riesgo, asegurando que se implementen medidas de adaptación efectivas para minimizar las vulnerabilidades y garantizar la resiliencia operativa.

Para el análisis de escenarios se han utilizado modelos de escenarios climáticos desarrollados por organismos internacionales como el IPCC, adoptando un escenario modelizado intermedio a 3º, RCP 4.5., según el IPCC AR6 y otras modelizaciones adicionales que permitieron evaluar los riesgos crónicos y los eventualmente agudos en los horizontes señalados.

RIESGOS CRÓNICOS	CP	MP	LP		
	2025	2030	2050		
	ACTUAL	RCP 4.5 2-3º	RCP 4.5 2-3º		
Aumento / Variación Temperatura					
Estrés térmico					
Sequía					
Estrés hídrico					

	Muy bajo (0-1)
	Bajo (1-2)
	Medio (2-3)
	Alto (3-4)
	Crítico (4-5)

RIESGOS AGUDOS	CP	MP	LP	
	2025	2030	2050	
	ACTUAL	RCP 4.5 2-3º	RCP 4.5 2-3º	
Olas calor				
Incendios				
Tormentas				
Inundaciones				

Además, se ha incorporado la evaluación de aquellas actividades de la cadena de valor, en concreto AENA, cuya exposición a riesgos físicos puede generar impactos: aumento de temperatura, olas de calor, precipitaciones extremas y aumento de nivel del mar.

Además, se ha procedido a la recopilación de datos estadísticos de estaciones meteorológicas cercanas a las rutas consideradas estratégicas para: Valencia, Madrid, Baleares y Melilla y se han revisado registros históricos de eventos climáticos extremos. Entre otros, inundaciones.

Todo el proceso se ha complementado con una consulta de fuentes y herramientas nacionales e internacionales de referencia especializadas en cambio climático y transporte aéreo para identificar los riesgos específicos asociados a las rutas de Air Nostrum:

- Se ha identificado una clasificación de los peligros relacionados con el clima en base al Reglamento Delegado UE 2021/2139 de la Comisión.
- Situación UE sector aéreo: EU | Climate Action Tracker
- Oficina Española de Cambio Climático: Visor de Escenarios de Cambio Climático
- IPCC WGI Interactive Atlas.
- Copernicus Interactive Climate Atlas
- Plan nacional de adaptación al Cambio Climático 2021-2030 | MITECO

Se ha llevado a cabo una evaluación utilizando variables cuantitativas (como las variaciones de temperatura) y cualitativas (como la vulnerabilidad de las infraestructuras) para determinar el impacto potencial en las operaciones de transporte aéreo.

Además, se ha analizado impacto financiero, mediante el análisis de los impactos y oportunidades financieras potenciales de los riesgos físicos a corto y medio plazo,

considerando factores como la resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos y la resiliencia de los activos en las instalaciones.

Del mismo modo que con los riesgos de transición, El análisis se ha llevado a cabo teniendo en cuenta tres horizontes temporales, se han evaluado si los riesgos afectan a corto (2025), medio (2030) y largo plazo (2050).

Para su comprensión integral en materia concreta de inundaciones se ha llevado a cabo un estudio cartográfico, gracias al cual ha estudiado las inundaciones según el visor cartográfico de la Generalitat Valenciana (GVA) mediante el análisis cartográfico.

Por último, y siguiendo las recomendaciones de la ley 7/2021 de Cambio Climático sobre los informes sobre riesgos climáticos y adaptación, se detallan las políticas y medidas destinadas a aumentar la resiliencia, mitigar y disminuir la vulnerabilidad frente a los riesgos climáticos identificados

3.2.1 PRINCIPALES RIESGOS FÍSICOS

Tipo de riesgo según el TCFD	Riesgo	Descripción de riesgos	Marco temporal	Tendencia	Dependencia del escenario
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos.	Exposición de las operaciones aéreas a eventos extremos que pueden provocar interrupciones operativas: cancelaciones, retrasos, desvíos de rutas, afectación a la seguridad operacional e incremento de costes operativos. Capacidad de las infraestructuras y sistemas para adaptarse y recuperarse de eventos climáticos extremos.	C/M	Al alza	Temperatura
	Resiliencia de las rutas estratégicas (Madrid, Valencia, Baleares, Melilla)	Vulnerabilidad de rutas clave a alteraciones climáticas afectando la continuidad del servicio y la planificación operativa. Capacidad de las infraestructuras de transporte áreas clave para resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones y eventos adversos.	C/M	Al Alza	Temperatura
	Resiliencia de los activos en las instalaciones de Madrid y Valencia	Exposición de infraestructuras críticas (hangares, equipos, sistemas de mantenimiento) a estrés térmico, eventos extremos y degradación progresiva, que puede generar daños, incremento de CAPEX y paradas operativas). Robustez de las infraestructuras y equipos en Madrid y Valencia para resistir, adaptarse y recuperarse de perturbaciones y eventos adversos	C/M	Al alza	Temperatura

3.2.2 PRINCIPALES CONSECUENCIAS Y ACCIONES DE MITIGACIÓN PARA LOS RIESGOS FÍSICOS

2

Tipo de riesgo según el TCFD	Riesgo	Principales consecuencias	Acciones de mitigación
Físico	Resiliencia ante fenómenos meteorológicos adversos	Incremento en los costes operativos debido a retrasos y cancelaciones de vuelos, gastos en mantenimiento y reparaciones.	Trabajo en la implementación de sistemas avanzados de monitoreo meteorológico, capacitación continua para el personal en gestión de crisis, y desarrollo de protocolos de emergencia
	Resiliencia de las rutas estratégicas (Madrid, Valencia, Baleares, Melilla)	Pérdida de ingresos y cuota de mercado si las rutas estratégicas se ven afectadas, impactando la confianza de los pasajeros y la reputación de la empresa	Air Nostrum trabaja en la diversificación de rutas alternativas, acuerdos de colaboración con otras aerolíneas, y mejora de la infraestructura en aeropuertos clave.
	Resiliencia de los activos en las instalaciones de Madrid y Valencia	Aumento de los costes de reparación y mantenimiento de instalaciones, así como posibles interrupciones en las operaciones que afecten la eficiencia y productividad	Esfuerzos por fortalecer fortalece las medidas de seguridad física, implementación de sistemas de monitoreo y mantenimiento preventivo, y desarrollo de planes de contingencia.

Tras la evaluación de los riesgos climáticos, se identificó que algunos riesgos tienen incidencia financiera. La matriz de riesgos de la compañía no ha sido modificada debido a que su magnitud o alcance no han generado nuevos riesgos o ya estaban previamente contemplados.

El Grupo continúa profundizando en la evaluación de su capacidad de respuesta ante los riesgos físicos y de transición derivados del cambio climático, mediante un enfoque integrado, anticipativo y alineado con estándares de referencia.

Las conclusiones obtenidas reflejan un nivel adecuado de resiliencia, respaldado por un modelo de gobernanza que facilita la identificación temprana de riesgos y la adopción de medidas de mitigación a lo largo de los distintos horizontes temporales.

En este contexto, la Compañía refuerza su posicionamiento para asegurar la continuidad de sus operaciones y la solidez financiera ante escenarios climáticos adversos, consolidando su compromiso con la sostenibilidad y la creación de valor a largo plazo para sus grupos de interés.

4. MÉTRICAS Y OBJETIVOS

Las métricas y objetivos ambientales son fundamentales para avanzar en nuestro compromiso con la sostenibilidad y la descarbonización, alineándonos con el Plan de Transición del Grupo.

MÉTRICA	UNIDAD DE MEDIDA
Combustible para aviación consumido	T _{fuel}
Combustible sostenible para aviación (SAF) consumido	L _{fuel}
Emisiones brutas de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1	TCO ₂ e
Reducciones de emisiones derivadas del uso de combustible sostenible para aviación (SAF)	TCO ₂
Intensidad de carbono de vuelos (incluyendo reducciones de CO ₂ por uso de SAF)	grCO ₂ /pkm
Porcentaje de emisiones de GEI de Alcance 1 cubiertas por esquemas regulados de comercio de derechos de emisión	%
Emisiones sujetas al Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE (EU ETS)	TCO ₂
Emisiones sujetas al esquema CORSIA	TCO ₂
Emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 1	TCO ₂ e
Emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Alcance 2	TCO ₂ e

Estas métricas no solo miden nuestro desempeño ambiental, sino que también han sido clave para la identificación, análisis y gestión de riesgos climáticos, permitiéndonos evaluar impactos físicos y de transición, optimizar estrategias y fortalecer la resiliencia de nuestras operaciones.

Como se indica con detalle en el apartado del Sistema de Gestión Ambiental de Air Nostrum dentro de nuestro sistema de gestión ambiental, empleamos indicadores específicos para monitorear y reducir nuestro impacto ambiental.

La integración de estas métricas en el análisis de riesgos climáticos, conforme al marco TCFD, nos ha permitido identificar vulnerabilidades, como la exposición a eventos climáticos extremos y estrategias de adaptación.

A través de estas métricas, Air Nostrum no solo evalúa su progreso hacia un modelo de aviación más sostenible, sino que también refuerza su compromiso con la transparencia, la rendición de cuentas y la alineación con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea, contribuyendo a un futuro más resiliente y responsable para el sector.

INFORMACIÓN FISCAL

La siguiente tabla detalla las jurisdicciones fiscales en las que las entidades incluidas en las Cuentas Anuales Consolidadas del Grupo tienen residencia a efectos de tributación

	BDI (miles €)	Impuesto sobre beneficio pagado (miles de €)
España	14.026	1.208
Irlanda	225	58
Total	14.251	1.266

La cuota líquida del grupo de consolidación español fue de 1.208 miles de euros. Debido a que se había pagado anticipadamente 207 miles de euros en concepto de retenciones financieras y 2.751 miles de euros por el segundo pago a cuenta del ejercicio 2025, el resultado de la liquidación resulta a pagar la diferencia, en este caso 1.208 miles de euros.

Respecto a las sociedades irlandesas del grupo, todas han tenido beneficios en el ejercicio 2025, por lo que resulta una cuota a pagar de 58 miles de euros.

SUBVENCIONES PÚBLICAS RECIBIDAS

Durante el ejercicio 2025 se han recibido subvenciones públicas por un importe de 16.766 miles de euros.

Durante el ejercicio 2024 se han recibido subvenciones públicas por importe de 760 miles de euros en concepto de subvenciones por los daños materiales sufridos como consecuencia de la DANA. El Gobierno no está presente en la estructura accionarial.

2025 EN ACCIÓN · 2026 EN VISIÓN

El año 2025 ha sido relevante desde el punto de vista de la gobernanza y la ética empresarial. Como hitos clave en materia de cumplimiento normativo, 2025 ha sido el año en el que, tras los procesos de auditoría correspondientes, la entidad independiente de reconocido prestigio AENOR ha reconocido el mantenimiento de las certificaciones de los Sistemas de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario conforme a la Norma UNE 19601:2017 Sistema de gestión de *compliance* penal y conforme a la Norma UNE 19602:2019 Sistema de gestión de *compliance* tributario.

Hay que destacar también que AIR NOSTRUM ha sido la primera aerolínea en España que ha obtenido la doble certificación en *compliance* penal y tributario. Por este motivo en 2025 se otorgó un reconocimiento de conducta ejemplar al Presidente de AIR NOSTRUM, Carlos Bertomeu.

También en 2025 la nueva imagen del código ético fomentó su difusión entre los miembros de la organización, socios de negocio y partes interesadas a través de su puesta a disposición en las páginas web corporativas. La nueva imagen del código ético emplea un lenguaje más cercano utilizando un formato más sencillo y visual. Sin duda, la implicación de todos los miembros de la organización, el ejercicio de las funciones del *Compliance Officer* y en especial el liderazgo ejercido por la Alta Dirección y por el Órgano de Gobierno de *Compliance*, han sido claves para la consecución de estos logros.

Durante el año 2025, se ha tratado trimestralmente en sede de Consejo sobre los avances del grupo de trabajo en materia de sostenibilidad.

En 2025, Air Nostrum ha obtenido la certificación de conformidad con el Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en categoría Alta, acreditando que sus sistemas de información y los servicios auditados cumplen con lo establecido en el Real Decreto 311/2022. Este hito reconoce el elevado nivel de seguridad, resiliencia y capacidad de respuesta ante incidentes de la compañía, y refuerza su posición como referente en el sector de la aviación en materia de seguridad de la información. De este modo, Air Nostrum se convierte en la primera aerolínea en España en alcanzar esta certificación, reflejo de su firme compromiso con la excelencia y la mejora continua.

Asimismo, la compañía ha implantado un Sistema de Gestión de la Seguridad de la Información alineado con el nuevo Reglamento Europeo Part-IS, que establece los requisitos de seguridad de la información y ciberseguridad aplicables a las organizaciones aeronáuticas. Este marco tiene como objetivo proteger la información, los sistemas y la continuidad de las operaciones aéreas frente a un entorno de amenazas digitales cada vez más complejo.

Por otro lado, en el año 2025, el Consejo ha aprobado la actualización de las siguientes Políticas Diligencia Debida y Política Anticorrupción para su implementación en las sociedades del Grupo.

Política de Gestión de Riesgos: Tiene como objetivo establecer un marco común para identificar, gestionar y controlar los riesgos financieros y no financieros a los que se está expuesto, confirmar el nivel de riesgo que se considera aceptable y operar dentro del Apetito de Riesgo definido por el Consejo.

Política de Información Financiera: Describe el modo en que el Consejo de Administración recibe apoyo en el ejercicio de sus responsabilidades en materia del Sistema de control Interno sobre la Información Financiera.

El año 2025 ha concluido con un alineamiento estratégico entre la cultura ética y de cumplimiento impulsada por los sistemas de gestión de *compliance* y los objetivos de Air Nostrum, explicitando que las Sociedades no tolerarán en su seno ninguna conducta que pueda ser constitutiva de un ilícito penal o incumplimiento tributario.

En 2026 los objetivos prioritarios se centran en mantener y actualizar el sistema de gestión de *compliance* penal conforme al nuevo estándar de cumplimiento marcado por la norma UNE 19601:2025 y mantener y fortalecer el sistema de gestión de *compliance* tributario conforme la norma UNE 19602:2019.

En 2026 se refuerzan las acciones de Diligencia Debida en la cadena de valor conforme a los criterios de sostenibilidad ESG, continuando con las dinámicas de trabajo planificadas en 2025 que permiten integrar la Diligencia Debida tanto en los procesos de homologación y contratación con clientes y proveedores, como en la relación con las entidades controladas y no controladas y en procesos societarios en los que puedan participar las Sociedades del grupo.

A su vez para 2026 hemos determinado objetivos de mejora tanto en *compliance* penal como en *compliance* tributario consistentes en:

- (i) Anticipar al menos la implementación del 50% de las adaptaciones requeridas conforme a la nueva norma UNE 19601:2025 y planificar el 100% de las mismas, todo ello antes de finales de 2026;
- (ii) Aumentar el grado de conocimiento, cercanía y confianza en los sistemas de gestión de *compliance* dentro de la organización;
- (iii) Diseñar, implantar y utilizar plantillas estandarizadas para el análisis y documentación preliminar de nuevas operaciones vinculadas del grupo, asegurando consistencia, trazabilidad y cumplimiento de las obligaciones de precios de transferencia; y
- (iv) Reducir los errores en facturación, mejorar la trazabilidad de correcciones y asegurar el cumplimiento estricto de los requisitos técnicos de los Sistemas Informáticos de Facturación y VeriFactu antes de su plena entrada en vigor.

En 2025 el Órgano de *Compliance*, la Alta Dirección y el Órgano de Gobierno del Sistema de Gestión de *Compliance* Penal y Tributario, en ejercicio de su liderazgo y compromiso con la ética y el cumplimiento normativo, han revisado la adecuación y la eficacia del sistema lo que permite trabajar de cara a 2026 en una misma dirección, reforzando la cultura ética y el buen gobierno corporativo.

**GARANTIZAR
SEGURIDAD,
TRANSFORMAR E
INNOVAR**

GARANTIZAR SEGURIDAD EN TODAS LAS OPERACIONES

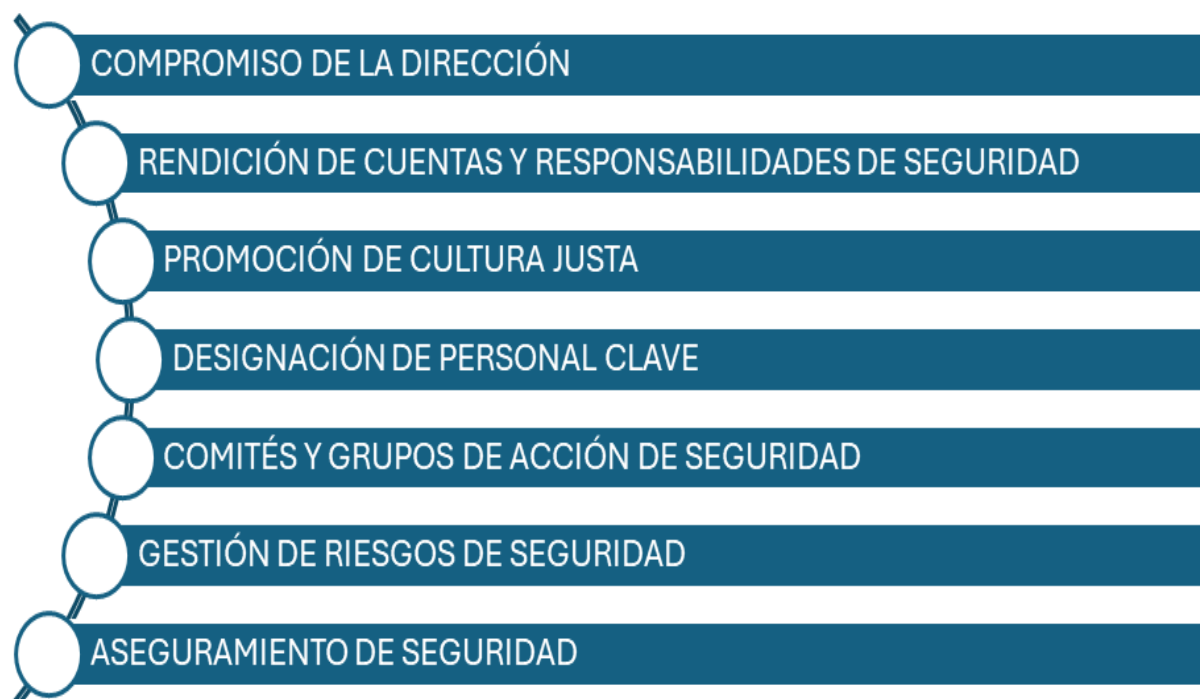
El compromiso de Air Nostrum con la seguridad es un pilar fundamental en todas sus operaciones. El liderazgo de la Dirección en este ámbito es crucial para la implementación de un sistema de gestión eficaz. Este compromiso se refleja en la Política del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) del Grupo y en el establecimiento de objetivos claros y específicos en materia de seguridad.

Esta política consiste en un conjunto principios y directrices que buscan asegurar la identificación, evaluación y mitigación de riesgos en todas las operaciones de la empresa, promoviendo una cultura de seguridad y cumplimiento normativo.

Para garantizar su comunicación a toda la organización la política está disponible en la intranet para todo el personal involucrado en las operaciones y actividades de gestión. El personal clave de seguridad y el resto de personal de operaciones cooperan en la implementación de la política de seguridad y sus objetivos a efectos de promover un sentido de responsabilidad compartida.

Para los usuarios y las operaciones, el SMS de Air Nostrum tiene el objetivo de conseguir los más altos niveles de seguridad y cumplir con todos los requisitos normativos. Todos los niveles de responsabilidad y todos los empleados son responsables de entregar el máximo nivel de seguridad.

Pilares de la Política del sistema de gestión de seguridad (SMS) de Air Nostrum



DE LA INFORMACIÓN

La Dirección de Air Nostrum considera la información un activo esencial para el correcto desempeño de sus funciones y la consecución de sus objetivos estratégicos. Por ello, asume la seguridad de la información como una responsabilidad prioritaria, orientada a su

protección frente a las amenazas que puedan afectar a su confidencialidad, integridad y disponibilidad, así como a la de las personas, las instalaciones, los sistemas de información y la tecnología que los soporta.

Esta responsabilidad se articula a través de una estructura de dirección y gestión común en el Grupo, supervisada en última instancia por los respectivos órganos de administración. Su desarrollo se realiza de forma centralizada a través del Departamento de Seguridad de la Información, integrado por personal de Air Nostrum Global Services, S.L.U., que extiende su ámbito de actuación y competencia a todas las entidades del Grupo. Siguiendo el marco normativo del ENS, se han establecido las figuras clave que conforman el Comité de Seguridad de la Información, órgano encargado de coordinar y supervisar la gestión de la seguridad de la información en la organización. Estas figuras son el responsable de Seguridad de la Información, el responsable del Sistema y el responsable de la Información y del Servicio.

Los distintos departamentos aplican las medidas mínimas de seguridad exigidas por el Esquema Nacional de Seguridad, realizando un seguimiento continuo de los niveles de prestación de los servicios, analizando las vulnerabilidades identificadas y preparando una respuesta eficaz ante cualquier incidente de seguridad.

Asimismo, Air Nostrum dispone de una política de Seguridad de la Información, de aplicación a todos los sistemas de información, cuyo objetivo es asegurar que todos los empleados conozcan sus responsabilidades y estén adecuadamente informados y preparados frente a los riesgos cibernéticos. Dicha política ha sido comunicada a todos los empleados y está publicada en todos los portales corporativos.

En materia de formación y concienciación, el Grupo sigue la normativa específica de seguridad de la información, que es de aplicación obligatoria para todo el personal que, de forma permanente o eventual, presta servicios en las sociedades del Grupo Air Nostrum, incluyendo al personal de proveedores externos que accede a los sistemas de información de la organización. Se establecen cursos de obligado cumplimiento para todos los empleados, como el *Curso de Concienciación en Ciberseguridad*, que se realiza de forma periódica y que introduce la importancia de la ciberseguridad y el papel clave de las personas, explica los conceptos básicos y el marco normativo, analiza vulnerabilidades, amenazas y vectores de ataque, y detalla medidas de protección prácticas para el día a día. Además, incluye los procedimientos internos de reporte de incidentes, fomentando la detección temprana y la respuesta eficaz ante riesgos cibernéticos. Adicionalmente, se desarrollan acciones formativas puntuales y acciones divulgativas orientadas a reforzar los conocimientos en materia de ciberseguridad.

Como complemento, se elabora un informe mensual de servicio de ciberseguridad en el que se recogen los incidentes críticos, los incidentes con impacto y los eventos de ciberseguridad gestionados. Este informe permite una adecuada monitorización, detección y análisis de los incidentes y de los potenciales riesgos cibernéticos.

DEL EQUIPO

El compromiso de Air Nostrum con la seguridad de sus trabajadores es un pilar esencial de su cultura organizacional, alineado con los más altos estándares de prevención y bienestar laboral. La compañía promueve un entorno de trabajo seguro y saludable mediante la implementación de una sólida Política de Prevención de Riesgos Laborales (PRL) que abarca todas las operaciones y actividades del Grupo. Esta política se fundamenta en la identificación, evaluación y control de riesgos laborales, garantizando el

cumplimiento de la normativa vigente y fomentando una cultura de prevención compartida entre todos los empleados.

La Política de PRL de Air Nostrum establece principios claros para proteger la salud y seguridad de los trabajadores, integrando la prevención en todos los niveles de la organización. Además, cuenta con un Plan de Prevención de Riesgos Laborales diseñado para minimizar los riesgos en todos los entornos de trabajo, desde oficinas hasta hangares y operaciones de vuelo.

Air Nostrum implementa un conjunto de medidas preventivas para abordar los riesgos laborales específicos de sus operaciones, incluyendo:

- Seguridad en el trabajo: riesgos derivados de las condiciones materiales, instalaciones, equipos y procesos operativos.
- Higiene: control de los agentes químicos, físicos y biológicos a los que los trabajadores están expuestos.
- Ergonomía y gestión psicosocial: Ajuste de puestos de trabajo para reducir riesgos musculoesqueléticos, así como gestión psicosocial: Programas de apoyo para el manejo del estrés laboral y la promoción del equilibrio entre vida laboral y personal.
- Vigilancia de la Salud: control y seguimiento del estado de salud de los trabajadores en relación con los riesgos asociados a su puesto de trabajo

La formación es un componente clave en la estrategia de seguridad de Air Nostrum. El Grupo ha establecido un Plan de Formación en Prevención de Riesgos Laborales que garantiza que todo el personal, desde nuevos empleados hasta trabajadores experimentados, esté preparado para operar en entornos seguros.

Cultura de seguridad y responsabilidad compartida

Air Nostrum fomenta una cultura de seguridad en la que todos los empleados asumen la responsabilidad de promover entornos seguros.

TRANSFORMAR E INNOVAR

El Grupo concibe la innovación como una palanca estratégica para reforzar su competitividad, eficiencia operativa y contribución a la transformación de una aviación regional más sostenible. En este contexto, se impulsa una visión de innovación aplicada, y orientada a la generación de impacto positivo.

Este enfoque se alinea con las tendencias sectoriales promovidas por IATA, que sitúan la sostenibilidad, la seguridad, la innovación y el SAF como ejes clave de la transición aérea. En este marco, el reconocimiento de Air Nostrum como aerolínea regional más innovadora de Europa en 2025 por la *European Regions Airline Association* (ERA) refuerza su posicionamiento como operador capaz de combinar la solidez de su modelo regional con soluciones tecnológicas avanzadas, especialmente en ámbitos como la transformación digital y la aplicación de inteligencia artificial al mantenimiento.

Así, la innovación no se entiende únicamente como modernización tecnológica, sino como una forma de anticiparse con competitividad a los retos del sector, mejorar la calidad del servicio, fortalecer la resiliencia del negocio y avanzar hacia una aviación regional más responsable, eficiente y conectada con las necesidades de los clientes, pasajeros y territorios.

En este contexto, se han impulsado proyectos como la automatización de procesos operativos, la digitalización de formularios de entrenamiento de tripulaciones, la transformación de contenidos *e-learning*, y la digitalización de la gestión de dispositivos EFB, mejorando procesos implicados en la interacción entre el personal de vuelo y el de tierra. En paralelo, se han implementado soluciones como el modelo predictivo para mantenimiento y prevención de incidencias, las aplicaciones ATR EFB y CC EFB (*Operations Control Center* y *Electronic Flight Bag*), el programa *Fuel Efficiency*, así como sistemas de alertas para el control de vuelos y de gestión digital del mantenimiento en base.

En concreto, para el proyecto para automatizar los procesos de atención a tripulaciones para gestionar necesidades y reducir errores se está desarrollando una aplicación que tiene como objetivo digitalizar y automatizar las principales funciones del departamento HOTAC, que abarca Hoteles, Recogidas y Billetes de tripulaciones.

Con el objetivo de que en el momento en que se emite la programación en el AIMS, estas aplicaciones recojan la información, la procesen y la envíen automáticamente a los diferentes proveedores. A través de esta iniciativa se busca que las aplicaciones gestionen las cargas de *catering*, realicen las reservas de hoteles para cada tripulante, coordinen las horas de recogida para el transporte y efectúen las reservas de billetes en las diversas webs de las aerolíneas, enviando directamente la tarjeta de embarque al tripulante. De esta forma se evitan los errores humanos, se agiliza el proceso, se reduce el papel y se ahorran costes por errores, por la agilidad a la hora de reservar los vuelos con antelación y por la mayor eficiencia en la gestión del tiempo y los recursos operativos.

Adicionalmente este año se ha trabajado en la integración de sistemas de Eurocontrol con el OCC de la compañía (Centro de Control de Operaciones) para automatizar alertas que, además, se han integrado en una aplicación, mejorando la productividad y agilizando los mensajes. En este sentido de mejora de productividad y optimización en la gestión de procesos se han desarrollado en el área de mantenimiento varios proyectos relacionados con la agilización de pedidos al almacén para cada *work order*, con avisos de disponibilidad,

mejora del inventario del almacén, u optimización de equipos y su disponibilidad en el área de trabajo.

Cada uno de estos proyectos refuerza la apuesta por la innovación aplicada al entorno real de las operaciones.

NUEVAS TECNOLOGÍAS

Air Nostrum, por su carácter regional, reúne las condiciones para convertirse en *early adopter* de nuevas tecnologías nulas y/o bajas en carbono y por eso quiere acompañar a los desarrolladores en este camino.

Air Nostrum firma un acuerdo con Airbus, AENA, Exolum, Repsol e Iberia para crear el primer HUB de hidrógeno a nivel nacional. Esta colaboración proporcionará a los socios una visión holística del avión propulsado por hidrógeno y de cómo puede integrarse en el ecosistema aeroportuario. No sólo se centrará en el suministro y la infraestructura de hidrógeno, sino también en los requisitos específicos de las operaciones en tierra en los aeropuertos. El objetivo final es fomentar y apoyar el crecimiento del ecosistema de la aviación del hidrógeno en España.

Paralelamente al desarrollo de nuevas tecnologías disruptivas se trabaja en mejorar la eficiencia de las operaciones, de la mano de la IA y herramientas basadas en big data.

El año 2025 es el año en el que la herramienta de *fuel efficiency* de Open Airlines entra en producción. SkyBreathe® 360° analiza y optimiza el consumo de combustible en toda la flota de una aerolínea. Mediante algoritmos de *Big Data*, inteligencia artificial y *machine learning*, el software permite a sus diferentes usuarios ahorrar hasta un 5% de combustible en todas sus operaciones de vuelo. Los responsables de combustible, despachadores, ingenieros de operaciones de vuelo, pilotos y especialistas en mantenimiento pueden acceder a más de 2.000 medidas que les ayudarán a configurar un programa de gestión del combustible eficaz.

INFORMACIÓN ADICIONAL

ANEXO I – PLAN FORMACIÓN PREVENCIÓN 2025

2025-2027

EMPRESA	DIRIGIDO A	código SSIF	FORMACION PRL	DURACION	PERIODICIDAD	MODALIDAD	IMPARTE	MATRICULA	OBSERVACIONES
ANGS	Todos		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANGS	Todos	COU PRL-0005	Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANGS	Todos		Primeros auxilios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANGS	Todos		Prevención riesgos en la conducción	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	Movilidad
ANGS	Todos		Plan de emergencias de pabellones y emergencias climáticas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANGS	Miembros plan emerg		Plan de emergencias de pabellones (equipos emergencias)	2h	1 vez + refrescos	presencial	SPM	SPM	EMERGENCIAS
ANGS	Todos		Sustancias psicoactivas	2h	Inicio (1 vez)	online	SPM Campus virtual	SPM	Curso exigencia de Safety
ANEM	TMA- TMT		Prevención de riesgos para mantenimiento aeronaves	4h	Inicio + 10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANEM	TMA- TMT		Prevención frente al ruido	2h	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANEM	TMA- TMT		Atmósferas explosivas	2h	Inicio + 10 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANEM	TMA- TMT		Manejo de productos químicos	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANEM	TMA- TMT		Manipulación Manual de cargas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANEM	Almacén		Trabajos en alturas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANEM	TMA- TMT		Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANEM	TMA- TMT		Primeros auxilios	4h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANEM	TMA- TMT		Manejo de Plataformas elevadoras	4h	1 vez	online/presencial	SPM Campus virtual	ANEM	Teoría online (2h) y práctica presencial
ANEM	TMA- TMT		Manejo de puente-grúa	4h	1 vez	online/presencial	SPM Campus virtual	ANEM	Teoría online (2h) y práctica presencial
ANEM	TMA- TMT		Manipulación quimicos - cancerigenos	2h	1 vez	Presencial	Alfidea	ANEM	
ANEM	Almacén		Manejo carretillas elevadoras	4h	1 vez	online/presencial	Campus virt./SERMESA	SPM	Teoría online (2h) y práctica presencial
ANEM	ANEM oficinas		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANEM	ANEM oficinas		Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANEM	ANEM oficinas		Primeros auxilios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANEM	Todos		Prevención riesgos en la conducción	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANEM	Todos		Plan de emergencias hangar y emergencias climáticas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	Movilidad
ANEM	Miembros plan emerg		Plan de emergencias hangar (equipos emergencias)	1h	1 vez + refrescos	presencial	SPM	SPM	EMERGENCIAS
ARA GTV	Todos		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ARA GTV	Todos		Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ARA GTV	Todos		Primeros auxilios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ARA GTV	Todos		Prevención riesgos en la conducción	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	Movilidad
ARA GTV	Todos		Plan de emergencias de pabellones y emergencias climáticas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ARA GTV	Miembros plan emerg		Plan de emergencias de pabellones (equipos emergencias)	2h	1 vez + refrescos	presencial	SPM	SPM	EMERGENCIAS
ANAT	Todos		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 4 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANAT	Todos		Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANAT	Todos		Primeros auxilios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANAT	Todos		Prevención riesgos en la conducción	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANAT	Todos		Plan de emergencias de pabellones y emergencias climáticas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANAT	Miembros plan emerg		Plan de emergencias de pabellones (equipos emergencias)	2h	1 vez + refrescos	presencial	SPM	SPM	EMERGENCIAS
ANE	Oficinas Administrativas (Ag. Pasaje)		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANE	Todos		Extinción de incendios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANE	Oficinas		Pantallas de visualización de datos (PVDs)	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANE	Oficinas		Plan de emergencias de pabellones y emergencias climáticas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANE	Miembros plan emerg		Plan de emergencias de pabellones (equipos emergencias)	2h	1 vez + refrescos	presencial	SPM	SPM	EMERGENCIAS
ANE	Oficinas Administrativas (Ag. Pasaje) Serv Aux (A. rampa)		Primeros auxilios	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	EMERGENCIAS
ANE	Oficinas Administrativas (Ag. Pasaje) Serv Aux (A. rampa)		Prevención riesgos en la conducción	2h	Inicio + 5 años	online	Quirón Prevención	SPM	
ANE	Administrativos (Ag. Pasaje)		Gestión de situaciones de violencia laboral	4h	Inicio (1 vez)	online	Quirón Prevención	SPM	
ANE	Serv. auxiliares (Ag. Rampa)		Manipulación Manual de cargas	2h	Inicio + 4 años	online	SPM Campus virtual	SPM	
ANE	TCPs		Riesgos del puesto de trabajo. TCP	1h	1 vez (inicio)	Presencial	SPM	N/A	
ANE	Pilotos		Riesgos del puesto de trabajo. Piloto	1h	1 vez (inicio)	Presencial	SPM	N/A	
ANE	TCPs		Emergencias, Extinción de incendios	Inicial: 1h Conversión al operador: 2h Entrenamiento periódico trienal: 1.30h	Anual	Presencial	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM -Entrenamiento Inicial -Entrenamiento de conversión al operador. -Entrenamiento periódico anual. -Entrenamiento periódico trienal. -Entrenamiento de Refresco.
ANE	TCPs		Manutencion manual de cargas	Inicial: 1h Conversión al operador: 30m Período anual: 30m Período trienal: 30m	Anual	Online	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM -Entrenamiento de conversión al operador. -Entrenamiento periódico anual. -Entrenamiento periódico trienal
ANE	TCPs		Medicina aeronáutica y primeros auxilios (incluye radiaciones)	Inicial: 1h Conversión al operador: 30m Período anual: 30m Período trienal: 30m	Anual	Online/presencial	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM -Entrenamiento Inicial -Entrenamiento de conversión al operador. -Entrenamiento periódico anual. -Entrenamiento periódico trienal
ANE	TCPs		Fatiga y estrés	Conversión al operador: 2h Período anual: 1h Período trienal: 1h	Anual	Online	Dpto Instrucción	Instrucción	Temario en colaboración con SPM -Entrenamiento de conversión al operador. -Entrenamiento periódico anual. -Entrenamiento periódico trienal.
ANE	Pilotos		Primeros auxilios	1h	1 vez (inicio)	Presencial	externo	Instrucción	Inicio, en caso de que el FC no lo haya realizado en otro operador y no disponga de un certificado válido acreditativo.
ANE	Pilotos		Medicina aeronáutica	1h	1 vez (inicio)	Presencial	externo	Instrucción	Inicio, en caso de que el FC no lo haya realizado en otro operador y no disponga de un certificado válido acreditativo.
ANE	Pilotos		Radiaciones ionizantes	Inicial: 2h Anual: 1.15h	Anual	e-learning	on line nivel interno	Instrucción	Inicio y periódico
ANE	Pilotos		Incendios	Inicio: 2h Período trienal: 2h	3 años	Presencial	Instructor interno	Instrucción	Inicio y periódico trienal
ANE	Pilotos		Fatiga y estrés	Inicio: 2h Período anual: 1h	Anual	e-learning	on line nivel interno	Instrucción	Inicio y periódico

NUESTRO REPORTING

El Grupo Befemar Global Management, S.L. (en lo sucesivo, Grupo Befemar), presenta su Estado de Información No Financiera y Diversidad correspondiente al período comprendido desde el 1 de enero a 31 de diciembre de 2025 en cumplimiento de los requerimientos de la Ley 11/2018, de 28 de diciembre sobre información no financiera y diversidad, al concurrir los presupuestos legales que determinan su aplicación y con el objetivo de proporcionar la información significativa para nuestros Grupos de Interés con respecto a los ámbitos de reporte considerados por la Ley.

El perímetro de la información incluida en el presente Estado de Información No Financiera y Diversidad coincide, con carácter general, con el perímetro de consolidación financiera del Grupo Befemar Global Management, S.L.

Para cualquier duda acerca del Estado de Información No Financiera y Diversidad se puede realizar una comunicación escrita dirigida al domicilio social del Grupo, ubicado en el municipio de Quart de Poblet (Valencia), calidadgs@angs.aero.

Acerca del Estado de Información No Financiera y su elaboración

El Órgano de Administración de Grupo Befemar Global Management, S.L., emite el presente Estado de Información No Financiera para el ejercicio 2025 como Anexo al Informe de Gestión que se presenta con las Cuentas Anuales.

Este informe tiene una periodicidad anual y está elaborado siguiendo como referencia Estándares GRI, (*GRI Sustainability Reporting Standards en su versión 2021* - GRI 1, 2 y 3) aplicables a informes publicados a partir de 1 de enero de 2023, cuyo índice de indicadores reportados se acompaña como Anexo al presente informe. Asimismo, para determinados asuntos sectoriales vinculados a la actividad aérea, se han considerado las orientaciones del *IATA Airline Sustainability Reporting Handbook*, como guía sectorial de referencia alineada con GRI, cuando resulta aplicable a los temas materiales del Grupo. Asimismo, se han tenido en consideración las recomendaciones emitidas por el ICAC y la CNMV en su comunicado conjunto de 19 de noviembre de 2025, en relación con la elaboración de la información de sostenibilidad en España durante el periodo transitorio previo a la transposición de la Directiva CSRD, Directiva (UE) 2022/2464 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas.

En este informe se recoge la evolución, los resultados y la situación de desempeño del Grupo Befemar en materia de desarrollo sostenible en el año 2025, así como el enfoque de su gestión y los desafíos a los que se enfrenta.

El contenido del presente Estado de Información no Financiera y Diversidad ha sido elaborado teniendo en cuenta los principios de equilibrio, claridad, comparabilidad, exhaustividad, contexto de sostenibilidad, verificabilidad, relevancia, representación fiel y comprensibilidad de la información.

En cumplimiento de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, el Grupo Befemar ha avanzado en la evaluación de las implicaciones financieras derivadas del cambio climático, mediante la identificación y análisis de riesgos

climáticos con referencia a las recomendaciones del *Task Force on Climate-related Financial Disclosures*, TCFD, marco internacional ampliamente reconocido para la divulgación transparente, comparable y consistente de los riesgos y oportunidades financieros relacionados con el clima. Este enfoque permite integrar los riesgos físicos y de transición asociados al cambio climático en el sistema global de gestión de riesgos de la compañía, reforzando la resiliencia del modelo de negocio, la planificación estratégica y la toma de decisiones informadas.

El Grupo se alinea con las obligaciones establecidas en el Real Decreto 214/2025, de 18 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono, y se establece la obligación de cálculo de la huella de carbono y de elaboración y publicación de planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para determinadas entidades. En este marco, la compañía orienta su gestión climática hacia la medición progresiva de sus emisiones, la definición de objetivos de reducción y la implantación de medidas dirigidas a contribuir a la transición hacia una economía baja en carbono, conforme al alcance y calendario previsto por la norma.

La elaboración de este análisis contribuye a la identificación de la doble materialidad, en línea con el estándar ESRS E1 sobre Cambio Climático, asegurando una visión integral de los impactos, riesgos y oportunidades. Además, este esfuerzo refleja el compromiso del grupo con los objetivos de descarbonización de la Unión Europea.

La selección de los contenidos incluidos en el presente EINF se ha realizado atendiendo a su relevancia para comprender la evolución, resultados, situación e impactos del Grupo, así como a los principales riesgos vinculados a su actividad, relaciones comerciales, productos y servicios, considerando las expectativas de sus grupos de interés y los marcos de referencia aplicables.

Por último, cabe destacar que el presente informe ha sido sometido a un proceso de verificación externa e independiente en los términos recogidos en la Ley 11/2018.

ÍNDICE DE CONTENIDOS GRI

BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT S.L., ha presentado la información citada en este índice de contenidos GRI para el período comprendido entre 1 de enero de 2025 y 31 de diciembre de 2025 siguiendo la referencia de los Estándares GRI.

INFORMACIÓN SOLICITADA POR LA LEY 11/2018 DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA Y DIVERSIDAD	INDICADOR GRI DE REFERENCIA	CONTENIDO ESTADO DE INFORMACIÓN NO FINANCIERA	PÁG.
INTRODUCCIÓN			
Marco de reporte. GRI 1 FUNDAMENTOS 2021	Basado en la Iniciativa Mundial de Presentación de Memorias de Sostenibilidad de Global Reporting Initiative (GRI Standards)	Acerca del Estado de Información No Financiera y su elaboración	187
CUESTIONES RELATIVAS A NEGOCIO			
Descripción del modelo de negocio. Entorno empresarial. Organización y estructura. Presencia Geográfica. Los principales factores que puedan afectar a su evolución. Principales tendencias y riesgos corporativos. Políticas que aplica el grupo.	GRI 2 CONTENIDOS GENERALES 2021 GRI 2-1, 2-2, 2-6, 2-7, 2-9, 2-22, 2-23, 2-24 GRI 3-3	Propósito: conectar personas y regiones Operador líder regional Historia y logros Presencia en el mundo Organización Modelo para la cohesión Alianzas Entorno Apartado Back to basics. Estrategia Gestión de riesgos Políticas	11 11 14 15 18 19 20 25 152 147
Cadena de Valor. Procedimientos de Diligencia Debida aplicados para la identificación, evaluación, prevención y atenuación de riesgos e impactos significativos y medidas adoptadas	GRI 2-6	Una cadena de valor de impacto positivo Gestión de la ética y el cumplimiento	143
Grupos de interés	GRI 2-29	Relación con los Grupos de Interés	139
Gobierno corporativo. Estructura y composición	GRI 2-9	Gobernanza responsable. Liderando desde la acción	133
CUESTIONES SOCIALES Y RELATIVAS AL PERSONAL			
EMPLEO			
Número total y distribución de empleados por sexo, edad, país y clasificación profesional	GRI 2-7 GRI 405-1	Equipo	85
Número total y distribución de modalidades de contrato de trabajo	GRI 2-7	Equipo	85
Promedio anual de contratos indefinidos, de contratos temporales y de contratos a tiempo parcial por sexo, edad y clasificación profesional	GRI 2-7	Equipo	85
Remuneraciones medias	GRI 405-2	Remuneraciones	96
Brecha salarial, remuneración de puestos de trabajos iguales o de media de la sociedad	GRI 3-3 GRI 405-2	Remuneraciones	96

Remuneración media de puestos de los consejeros y directivos, incluyendo la retribución variable, dietas, indemnizaciones, el pago a los sistemas de previsión de ahorro a largo plazo y cualquier otra percepción desagregada por sexo	GRI 3-3 GRI 2-19	Alta Dirección	96
Implantación de políticas de desconexión laboral	GRI 3-3	Desconexión laboral	105
Empleados con discapacidad	GRI 405-1	Accesibilidad de personas con discapacidad.	115
ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO			
Organización del tiempo de trabajo	GRI 3-3	Organización del tiempo de trabajo	105
Número de horas de absentismo	GRI 3-3	Absentismo laboral	106
Medidas destinadas a facilitar el disfrute de la conciliación y fomentar el ejercicio corresponsable de estos por parte de ambos progenitores	GRI 401-3	Bienestar integral. Conciliación laboral. Beneficios sociales	106-107
SALUD Y SEGURIDAD			
Condiciones de salud y seguridad en el trabajo	GRI 3-3 GRI 403-8	Seguridad, Salud y Bienestar Laboral	98
Accidentes de trabajo, en particular su frecuencia y gravedad, así como las enfermedades profesionales, desagregado por sexo	GRI 403-9	Seguridad, Salud y Bienestar Laboral Salud Datos.	98
RELACIONES SOCIALES			
Organización del diálogo social, incluidos procedimientos para informar y consultar al personal y negociar con ellos	GRI 3-3 GRI 403-4	Diálogo social	124
Porcentaje de empleados cubiertos por convenio colectivo por país	GRI 2-30	Diálogo social	124
Balance de los convenios colectivos, particularmente en el campo de la salud y la seguridad en el trabajo	GRI 403-4	Equipo.	85
FORMACIÓN			
Políticas implementadas en el campo de la formación	GRI 3-3	Desarrollo de Talento y Formación.	110-111
Cantidad total de horas de formación por categorías profesionales	GRI 404-1	Datos Formación	110-111
ACCESIBILIDAD			
Accesibilidad universal de las personas con discapacidades	GRI 3-3 GRI 405-1	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación. Accesibilidad de personas con discapacidad	112
IGUALDAD			
Medidas adoptadas para promover la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres	GRI 405-1 y GRI 405-2	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112
Planes de igualdad (Capítulo III de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de	GRI 405-1	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112

marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres)			
Medidas adoptadas para promover el empleo	GRI 401-1	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112
Protocolos contra el acoso sexual y por razón de sexo	GRI 406-1	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112
Medidas adoptadas para la integración y la accesibilidad universal de las personas con discapacidad	GRI 3-3	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112
Política contra todo tipo de discriminación y, en su caso, de gestión de la diversidad	GRI 3-3	Igualdad, Inclusión, Diversidad y No Discriminación.	112
INFORMACIÓN RELATIVA A LA LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN Y EL SOBORNO			
Medidas adoptadas para prevenir la corrupción y el soborno	GRI 3-3 GRI 205-1 y 205-3	Gestión de la Ética y Cumplimiento.	143
Medidas para luchar contra el blanqueo de capitales	GRI 205-1, 205-2	Gestión de la Ética y Cumplimiento	143
Control de las aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro	GRI 2-28	Aportaciones a fundaciones y entidades sin ánimo de lucro. Proyectos con entidades del tercer sector.	130
INFORMACIÓN SOBRE LA SOCIEDAD Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE			
COMPROMISOS DE LA EMPRESA CON EL DESARROLLO SOSTENIBLE			
Impacto de la actividad de la sociedad en el empleo y el desarrollo local	GRI 3-3 GRI 419-1, 204-1	Compromiso con la Sociedad	124
Impacto de la actividad de la sociedad en las poblaciones locales y en el territorio	GRI 3-3 GRI 419-1, 204-1	Compromiso con la Sociedad	124
Relaciones mantenidas con los actores de las comunidades locales y las modalidades del diálogo con estos	GRI 3-3 GRI 419-1, 204-1	Compromiso con la Sociedad	124
Acciones de asociación o patrocinio	GRI 2-28	Compromiso con la Sociedad. Acciones de asociación o patrocinio	129
SUBCONTRATACIÓN Y PROVEEDORES			
Inclusión en la política de compras de cuestiones sociales, de igualdad de género y ambientales	GRI 3-3 GRI 2-6 GRI 308-1, 414-1	Contratación de proveedores. Diligencia debida	121
Consideración en las relaciones con proveedores y subcontratistas de su responsabilidad social y ambiental	GRI 2-6 GRI 308-1, 414-1	Contratación de proveedores. Diligencia debida	121
Sistemas de supervisión y auditorías y resultados de las mismas	GRI 2-6 GRI 308-1, 414-1	Contratación de proveedores. Diligencia debida	121
CLIENTES			
Medidas para la salud y la seguridad de los consumidores	GRI 3-3 GRI IATA	Viajar con nosotros. Experiencia del pasajero	119
Sistemas de reclamación, quejas recibidas y resolución de las mismas	GRI 3-3	Viajar con nosotros. Experiencia del pasajero	119

INFORMACIÓN FISCAL			
Beneficios obtenidos país. Impuestos sobre beneficios pagados. Subvenciones públicas recibidas	GRI 3-3 GRI 201-4	Información fiscal	176
MEDIOAMBIENTE			
GESTION MEDIOAMBIENTAL			
Efectos actuales y previsibles de las actividades de la empresa en el medio ambiente, la salud y la seguridad. Procedimientos de evaluación o certificación ambiental. Recursos dedicados a la prevención de riesgos ambientales Aplicación del principio de precaución, la cantidad de provisiones y garantías para riesgos ambientales	GRI 3-3 GRI 2-23 GRI 2-25 GRI 2-27	Crecimiento responsable	
CONTAMINACIÓN			
Medidas para prevenir, reducir o reparar las emisiones de carbono. Medidas para prevenir, reducir o reparar la contaminación acústica y lumínica	GRI 3-3, 305-1, 305-2, 305-5, 305-6	Nuestro Plan para el Clima Entornos más limpios y resilientes	
ECONOMÍA CIRCULAR Y PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS			
Medidas de prevención, reciclaje, reutilización, otras formas de recuperación y eliminación de desechos. Acciones para combatir el desperdicio de alimentos	GRI 3-3, GRI 306-2	Circularidad. Redefiniendo el valor	76
USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS			
Consumo de agua y el suministro de agua de acuerdo con las limitaciones locales	GRI 303-1 al 303-3	Gestión responsable del Agua	
Consumo de materias primas y las medidas adoptadas para mejorar la eficiencia de su uso (no material)	GRI 301-1 al 301-3	Circularidad. Redefiniendo el valor	
Consumo, directo e indirecto, de energía	GRI 302-1, 302-2	Energía y Eficiencia	
Medidas tomadas para mejorar la eficiencia energética	GRI 302-4	Energía y Eficiencia	
Uso de energías renovables	GRI 302-1	Energía y Eficiencia	
CAMBIO CLIMÁTICO			
Elementos importantes de emisiones de gases a efecto invernadero generados como resultado de las actividades de la empresa, incluido el uso de los bienes y servicios que produce	GRI 305-1 al 305-4	Nuestro Plan para el Clima	

Medidas adoptadas para adaptarse a las consecuencias del cambio climático	GRI 3-3	Nuestro Plan para el Clima
Metas de reducción establecidas voluntariamente a medio y largo plazo para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y Medios implementados para tal fin	GRI 305-5	Nuestro Plan para el Clima
PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD		
Medidas tomadas para preservar o restaurar la biodiversidad. Impactos causados por las actividades u operaciones en áreas protegidas.	GRI 304	Regenerar el capital natural
DERECHOS HUMANOS		
Aplicación de procedimientos de diligencia debida en materia de derechos humanos	GRI 3-3 GRI 2-23	Derechos Humanos
Prevención de los riesgos de vulneración de derechos humanos y, en su caso, medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos		
Medidas para mitigar, gestionar y reparar posibles abusos cometidos		
Denuncias por casos de vulneración de derechos humanos	GRI 406-1	
Promoción y cumplimiento de las disposiciones de los convenios fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo relacionadas con el respeto por la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva	GRI 3-3	
Eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación		
Eliminación del trabajo forzoso u obligatorio e infantil.	GRI 409-1	

FORMULACIÓN DEL ESTADO DE INFORMACION NO FINANCIERA

El Administrador de la sociedad BEFEMAR GLOBAL MANAGEMENT, S.L., en fecha 30 de marzo de 2026 , y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 11/2018, de 28 de diciembre, por la que se modifica el Código de Comercio, el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, y la Ley 22/2015, de 20 de 20 de julio, de Auditoría de Cuentas, en materia de información no financiera y diversidad, procede a formular el Estado de Información No Financiera Consolidado del ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2025, el cual viene constituido respectivamente por los documentos anexos , impresos por una sola cara y referenciados con la numeración de 0P8051001 a 0P8051231

En Madrid, a 30 de marzo de 2026

D. Carlos Bertomeu Martínez

Administrador Único